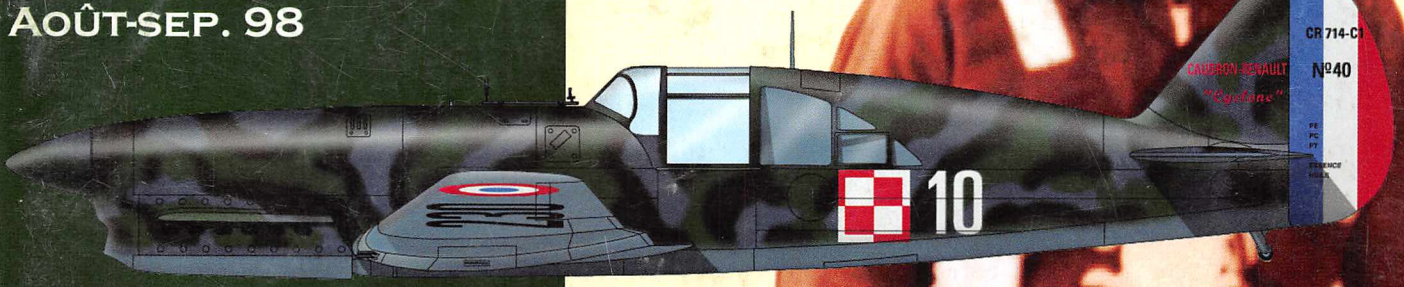
HISTOIRE DE L'AVIATION

AÉRO JOURNAL

N°2
BIMESTRIEL
AOÛT-SEP. 98

58 PLANCHES EN COULEURS

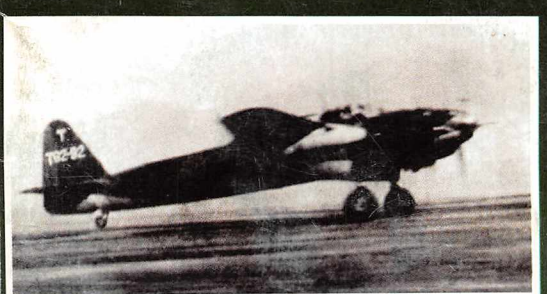


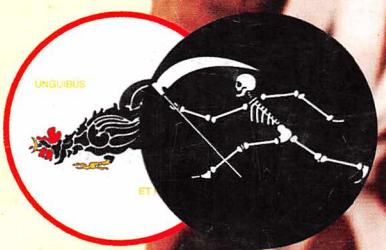
DOSSIER
MAI – JUIN 40

Les victoires

Les pertes

Kamikaze !



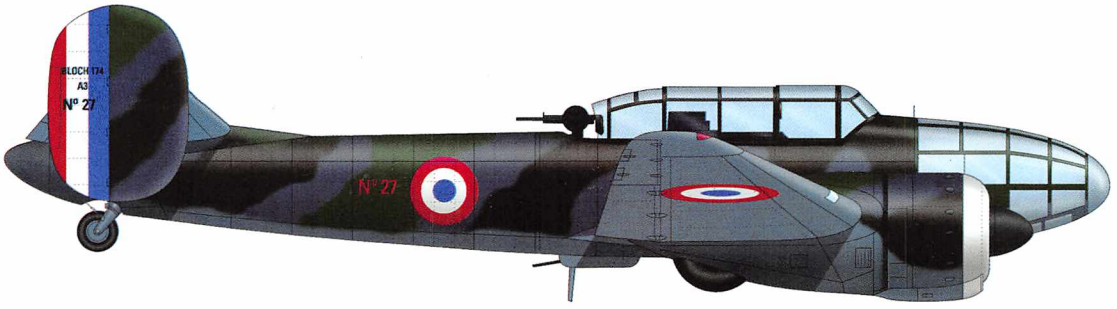


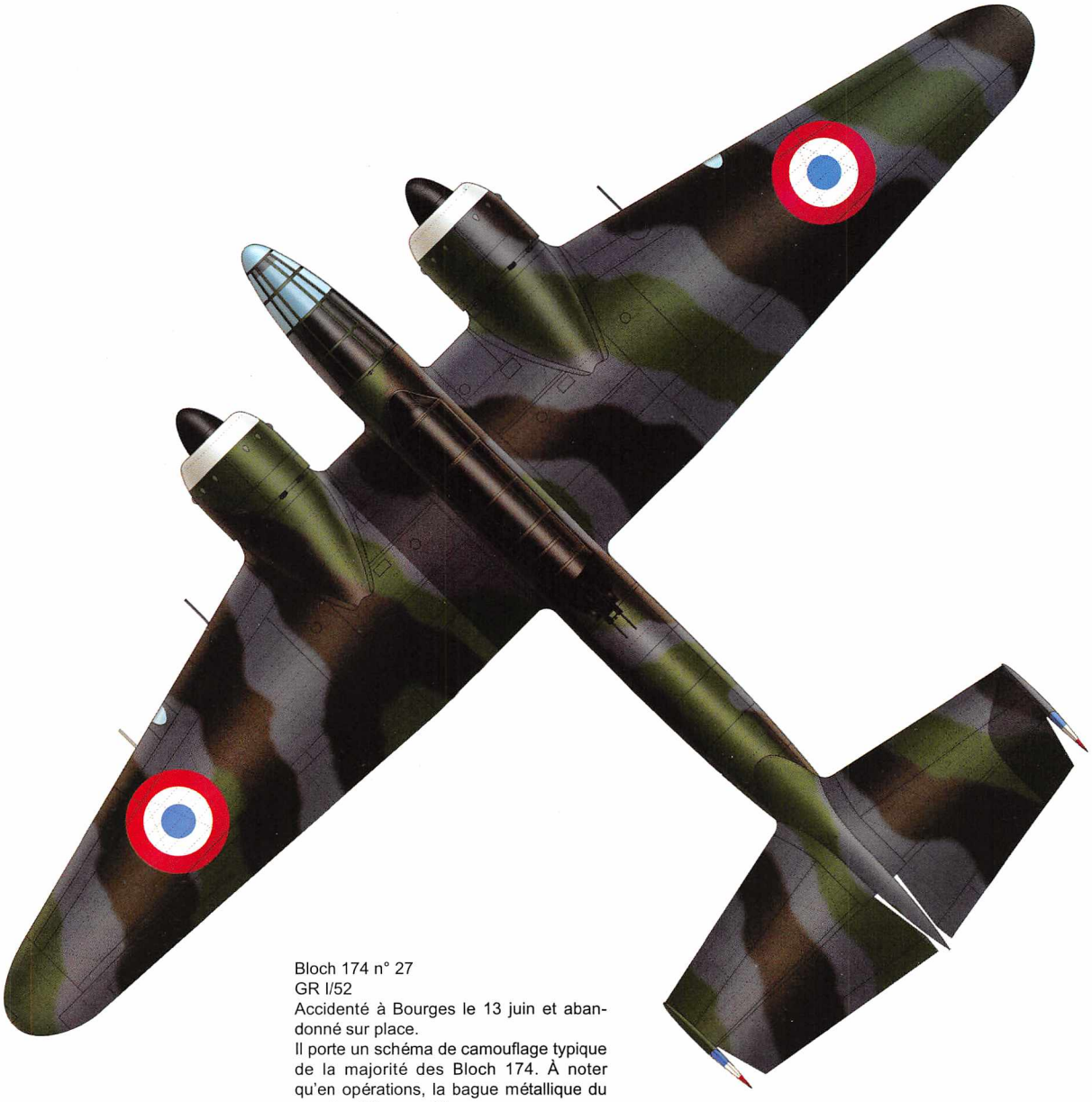
LE GC II/1

LES BANDES DE VICHY

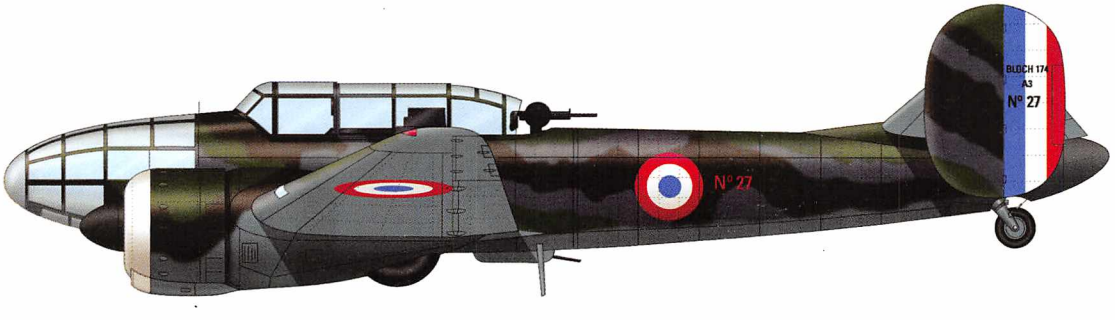
DAVID McCAMPBELL

M 4873 - 2 - 39,00 F - RD





Bloch 174 n° 27
GR I/52
Accidenté à Bourges le 13 juin et abandonné sur place.
Il porte un schéma de camouflage typique de la majorité des Bloch 174. À noter qu'en opérations, la bague métallique du capot a été camouflée.



© P-A. Tilley - juin 1998

NOTAM

[NOTICE TO AIRMEN]

MINATOGAWA

Minatogawa est un des hauts lieux mythiques du Japon. C'est un champ de bataille, près de Kobe, où un guerrier du nom de Masashige Kusunoki, affronta seul une horde de soldats. Il savait qu'il n'avait aucune chance de vaincre ni d'en sortir vivant, mais il fit face, simplement parce que c'était son devoir et que personne n'échappe à son destin.

Par pur hasard, nous publions un article sur les missions suicides japonaises dans ce numéro consacré en majeure partie à la campagne de France. Comment ne pas être tenté de faire le parallèle ?

Comment ne pas penser au sacrifice des Bréguet d'assaut, des bombardiers en piqué de l'aéronautique Navale et des Potez de chasse de nuit ? Comment oublier la manière dont les Amiot 143 ont été précipités de jour sur les ponts de la Meuse ?

L'armée de l'Air a payé au prix fort les graves errements de ses grands chefs. Elle avait perdu la bataille bien avant le début de la guerre – de l'intérieur, en se soumettant aux exigences de l'armée de Terre et en adaptant sa stratégie aux combats en deux dimensions.

Dans cette guerre où la vitesse a été un élément déterminant, l'aviation, comme le reste, a été dépassée par les événements. Elle a subi.

Elle ne disposait d'aucun moyen de renseignement sur les raids allemands, d'aucun moyen de transmission pour coordonner ses actions, d'aucune tactique adaptée aux combats aériens modernes, d'aucune structure qui lui permette de concentrer ses forces, d'aucune organisation pour opérer par saturation sur l'objectif.

« *Mais où étaient nos avions ?* ». Ils étaient là, pourtant, mais pas tout à fait où ils auraient dû être. Les bombardiers ont été lancés par petits paquets, bien espacés dans le temps. Un régal pour les 109 ! Un groupe de chasse surveillait la frontière suisse pendant que les Stuka matraquaient Sedan. C'est, en raccourci, toute l'image de cette débâcle.

L'aviation était partout, elle n'était nulle part.

Jamais elle n'a eu l'initiative, parce qu'elle s'était organisée de telle sorte qu'elle était incapable de maîtriser la situation.

Et l'on voudrait que l'armée de l'Air n'ait pas une part de responsabilité dans l'affaire ?

Pourtant, dans la grisaille ambiante de ce printemps 1940, nos aviateurs ont fait face. Ils sont allés au combat sans se poser de question, sans évaluer leurs chances de survie. Pour eux, la campagne de mai-juin fut leur Minatogawa. Ils furent tous des Masashige Kusunoki.

Christian-Jacques Ehrengardt

Ami lecteur, vous ne le savez sans doute pas, mais Aéro-Journal a déjà existé sous forme de magazine amateur. Il nous reste encore quelques exemplaires d'un spécial donnant l'ordre de bataille complet de l'aviation française au 10 mai 1940 (unité, nbre d'avions, commandants) : 34,oo F port compris. Un complément idéal à ce numéro. Attention ! Premiers arrivés, premiers servis.

AÉRO-JOURNAL N° 2 – août - septembre 1998

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de F. 50 000 immatriculée au RCS d'Auch. SIRET : 418 838 934 00010.
Commission paritaire : en cours
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : 3e trimestre 1998
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Adresse du siège social :

AÉRO-ÉDITIONS
32500 La Sauvetat
(Tél/fax : 05.62.65.20.13 - e-mail : aerojournal@infonie.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : F. 39,oo (France) ou Euro 6,2o.

Les articles publiés n'engagent que la reponsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 Dossier spécial mai - juin 1940

Le 25 juin 1940, la France vient de subir la plus cuisante déroute militaire de son histoire. Quelle est la part de responsabilité de notre aviation ?

6 Les comptes des mille et une victoires

Combien la chasse française a-t-elle remporté de victoires ? Question simple en apparence. Et pourtant ! Les réponses divergent pour le moins. Le point complet sur la situation.

11 Une politique ? Quelle politique ?

Le haut commandement n'avait pas compris que le char et l'avion avaient chamboulé son univers, fait de ligne Maginot et d'artillerie lourde. Et que dire des transmissions ? Le retard ne se comptait pas seulement en nombre d'avions, mais aussi et surtout en équipages.

19 Scénario catastrophe

S'il ressort de cette étude que la chasse française n'a pas été vaincue dans le ciel, il n'en reste pas moins que l'armée de l'Air a perdu la bataille face à un ennemi mieux organisé, plus imaginatif et moins rivé à des conceptions périmées de la guerre aérienne.

34 La chasse française : GC II/1

Rappelons que cette série ne constitue qu'un rapide survol des unités de la chasse française de 1939-45 et ne se veut en aucun cas une suite d'historiques exhaustifs.

39 Missions sans retour

Les opérations « spéciales » des P1Y *Ginga* (« Frances ») et des fameux *Ohka* (« Baka ») décrites par le détail. Un récit ahurissant sur cet aveu d'impuissance de la marine impériale japonaise, face à l'arrogante suprématie de l'US Navy.

48 Camouflage et marques : les bandes de Vichy

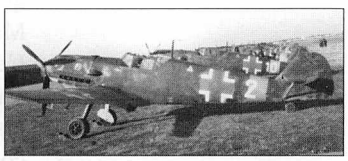
Quand et comment ont-elles été peintes ces fameuses rayures rouges et jaunes, souvent surnommées, les « bandes d'infamie » ? Instructions officielles et variations officieuses.

53 Les as de l'aviation : David McCampbell

Le grand as de l'US Navy a commencé sa carrière assez tardivement, mais il s'est bien rattrapé.

56 Les Slovaques sur le front Est

L'histoire de la 13.(*Slowakei*)/JG 52 et de ses Messerchmitt Bf 109 sur le front russe.



En couverture : l'aviateur est le sous-lieutenant Lucien Saint-Genis, observateur au GR II/22, qui avait repéré les avant-gardes de la 1. *Panzerdivision* de Guderian à une quinzaine kilomètres de Sedan, le 12 mai 1940. L'état-major de la IIème armée, aussitôt informé, le prit pour un halluciné. (Photo L. Saint-Genis)

CHRISTIAN-JACQUES EHRENGARDT

« *Il n'a pas dépendu d'elle que les événements trouvent une autre issue* », a écrit le général d'Harcourt, inspecteur et commandant supérieur de la chasse, dans son dernier bulletin daté du 20 juillet 1940. « Elle », c'est bien évidemment l'aviation française. Comment ne pas souscrire à cette évidence, quand on sait de quelle manière la situation avait été compromise par ailleurs et en particulier par l'inopportune « manœuvre Dyle », aboutissement logique des atermoiements d'un haut commandement dépassé par les événements, dont, par pure charité, on dira seulement de lui qu'il avait une guerre de retard ?

Mais, est-ce aussi sûr ?

L'évidence ainsi énoncée a eu des répercussions importantes. De là à imaginer qu'une aviation qui clamait haut et fort son innocence n'était pas coupable, il n'y avait qu'un pas à franchir. Et ce ne fut pas le simulacre de procès à Riom, s'achevant en queue de poisson, sans verdict et sans coupable, qui empêcha de le franchir. Exhumant les statistiques de livraison d'avions neufs entre mai et juin 1940, nombre d'historiens ont alors avancé la thèse d'une aviation française invaincue, possédant plus d'avions à la fin de la campagne qu'au début. Et certains allèrent même plus loin en affirmant que l'armée de l'Air avait contribué à la victoire de la bataille d'Angleterre.

Prétendre que l'armée de l'Air n'a pas été vaincue ne paraît guère plus raisonnable que d'en faire le bouc émissaire de la débâcle. Car, il reste un élément incontournable, que beaucoup ont fini par perdre de vue : la France a subi en 1940 la déroute la plus totale de son histoire. Comme l'armée de Terre, et même comme la Marine, l'aviation française porte forcément une part de responsabilité dans l'affaire. Une part, ni plus ni moins; sa part.

De nombreux livres, fort instructifs et bien documentés ont traité des insuffisances de l'industrie aéronautique et de l'incurie des grands chefs politiques et militaires, mieux que nous saurions le faire. Ce sont des sujets que nous n'avons pas désiré aborder ici.

Cependant, imputer la débâcle de 1940 aux seuls grands personnages et aux industriels nous semble quelque peu réducteur et amène à passer sous silence d'autres carences qui se sont manifestées à

Straffed at La Ferté-Gaucher on May 24, the Bloch 210 n°104 was abandonned when GB II/21 withdrew southwards.
The aircraft retained its pre-war scheme (dark green overall and bare metal cowlings) but the individual number on the fin and the fuselage insignia and white band had been crudely overpainted.

MAI - JUIN 1940

Autopsie d'une débâcle

tous les échelons de l'armée de l'Air. Ce sont surtout ces points que nous souhaitons soulever dans ces colonnes.

Avant d'aller plus loin, nous voudrions que le lecteur ne nous intente pas un mauvais procès. Le but de cet article n'est pas de « descendre en flammes » les aviateurs français de 1940. Nous avons souligné dans l'éditorial leur courage et leur abnégation. C'est pour nous un point acquis sur lequel nous ne reviendrons pas.

Il s'agit d'analyser les faits d'une manière dépassionnée et réaliste. La question n'est pas de savoir si les aviateurs français ont fait leur devoir; ils sont souvent allés bien au-delà. La question est de savoir *comment* ils se sont battu, en tentant d'apporter des éléments de réponse à ces quatre grandes interrogations :

– les carences de l'aviation ont-elles été uniquement d'ordre politique et industriel ?

– les erreurs stratégiques et tactiques ont-elles été seulement le fait du haut commandement ?

– l'aviation de 1940 a-t-elle été une aviation invaincue ?

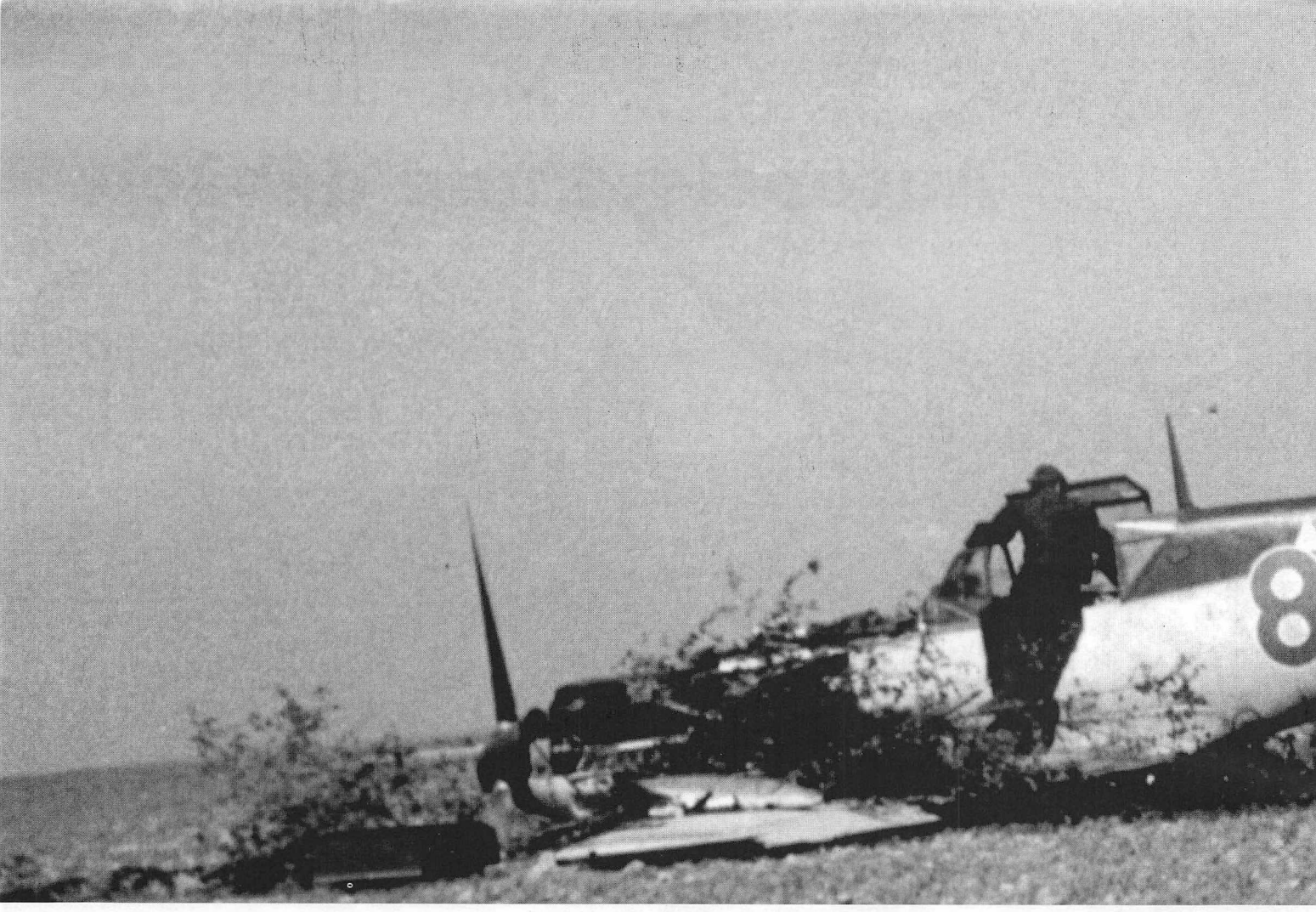
– a-t-elle pesé sur la bataille d'Angleterre ?

Enfin, nous aimerions préciser que nous n'avons aucune intention de nous lancer dans une bataille de chiffres. Comme toute étude, celle-ci fait appel à de nombreuses statistiques, dont la publication nous a paru indispensable pour une meilleure compréhension du développement. Il n'existe cependant aucun état totalement fiable, ni du côté français, ni du côté allemand. Les archives sont incomplètes et parfois contradictoires. Si la géométrie est l'art de raisonner juste sur des figures fausses, l'étude de la campagne de France s'y apparente en matière d'exercice de style. Que le lecteur ne s'attarde pas sur une dizaine d'avions en plus ou en moins dans telle ou telle colonne. Nous avons raisonné en masses et surtout en tendances. C'est sur ces deux notions que nous avons basé l'essentiel de nos analyses.

Par ailleurs, le lecteur voudra bien nous en pardonner à l'avance, mais la plupart des exemples choisis concernent l'aviation de chasse. C'est, tant du côté français que du côté allemand, la seule spécialité qui a tenu des statistiques exploitables.

Il reste une dernière question pour laquelle nous aimerions également livrer le résultat de nos recherches : combien l'armée de l'Air a-t-elle remporté de victoires en mai-juin 1940 ?

Détruit lors d'un bombardement du terrain de La Ferté-Gaucher le 24 mai, le Bloch 210 n°104 du GB II/21 a été abandonné sur place.
On note la manière dont ont été repeints l'insigne et la bande blanche sur le fuselage et le chiffre individuel sur la dérive. L'appareil porte toujours sa livrée verte d'avant-guerre, avec les capots métal. On distingue l'inscription *Lieut. Hardy* sur le nez. (Bundesarchiv, Coblence)



If this Bf 109E belonged to 3./JG 77, it might have been flown by Leutnant Schnabel who was shot down on May 19, around 16.45, near Valenciennes, by British Hurricanes. It might even have fallen to the guns of Sergeant William McKnight of N°615 squadron. But this must not be taken as granted.

LA QUESTION du nombre de victoires obtenues par l'armée de l'Air en mai-juin 1940 a fait couler beaucoup d'encre. Et ça continue... Il faut dire qu'à l'inverse de ce qui s'est passé dans un certain nombre de forces aériennes belligérantes, les autorités françaises se sont ingéniées à embrouiller la situation à loisir.

Cependant avant de voir combien l'aviation française a *obtenu* de victoires, il faut d'abord s'intéresser de plus près à celles qu'elle a *revendiquées*. Le *distingo* est important – nous y reviendrons – car à une victoire d'un camp ne correspond pas systématiquement une perte dans l'autre camp.

Combien l'aviation française a-t-elle revendiqué de victoires en mai-juin 1940 ? À cette question, simple en apparence, les réponses diffèrent d'une manière très sensible. En voici quelques échantillons :

– 813, pour les généraux Christienne et Lissarague (1);
– 1 009, d'après Jean Gisclon (2);
– 919, suivant Raymond Danel (3);
– 853, selon Daniel Porret et Franck Thévenet (4).

Que recouvrent ces différents chiffres ? Aucun auteur n'a cité sa méthode de calcul ni ses sources, à l'exception d'un document de base commun à toutes ces études : le palmarès dressé officiellement par le général d'Harcourt, inspecteur et commandant supérieur de la chasse dans son bulletin n° 9 du 20 juillet 1940. Or, malheureusement, celui-ci est manifestement faux et incomplet.

En outre, les Français intègrent à leurs totaux les victoires *probables*. Cette coutume, qui se démarque des habitudes de la Grande Guerre, est unique en son genre parmi les belligérants. Les Américains ne les mentionnent que pour mémoire et les Allemands ne les comptabilisent même pas (reste le cas plus anbigü de la RAF qui, pour certains palmarès individuels, les a tout simplement transformées en victoires homologuées !). Si pour eux, une victoire *probable* est considérée comme hypothétique, pour les Français, elle demeure une victoire *possible*. Nous avons donc fait le choix de supprimer purement et simplement les victoires probables des palmarès.

Comment expliquer un tel écart entre les différents historiens cités ? Pour obtenir le chiffre global des victoires revendiquées, la recette n'est pourtant pas bien compliquée : il suffit de prendre la liste des victoires officiellement homologuées telle qu'elle figure en annexe de chacun des journaux de marche et des opérations (JMO) des groupes de chasse, puis de les additionner. En incluant les formations marginales (voir plus bas), on obtient le total arithmétique de 967 pour l'armée de l'Air. Le fait que quelques palmarès soient approximatifs n'apporte aucun explication satisfaisante à cet écart d'un historien à l'autre.

Cependant, après l'addition des chiffres de tous les groupes, il faut pratiquer une soustraction. En effet, lorsque deux groupes revendiquaient la même victoire, les autorités françaises accordaient une victoire entière à chacun. Il est donc nécessaire de

MAI - JUIN 1940 – PREMIÈRE PARTIE

Les comptes des mille et une victoires

neutraliser ces doublons en utilisant la méthode américaine, qui vaut ce qu'elle vaut mais qui a le mérite de ne pas être inflationniste, en fractionnant chaque victoire en collaboration (une demi-victoire pour deux groupes, un tiers pour trois...). Pendant que l'on y est, accordons une demi-victoire seulement au GC II/7 pour son succès partagé avec l'aviation helvétique et aux différents groupes qui ont collaboré avec la RAF.

L'incertitude est plus grande avec le GC I/145, dont le palmarès est estimé à 12 sûres et 2 probables par les Polonais eux-mêmes (chiffre confirmé par Lionel de Marmier), mais qui semble pour le moins optimiste. N'ont été retenues ici que les demandes d'homologation officielles, soit 7 victoires. L'incertitude est absolue avec les patrouilles de défense, dont la plupart n'ont pas laissé la moindre trace dans les archives officielles; certaines victoires sont mentionnées sans date, sans type d'avion revendiqué et parfois sans lieu ! Les auteurs les plus sérieux estiment leurs succès dans une fourchette allant de 7 à 17 victoires; nous avons retenu le chiffre médian de 12, qui paraît être un grand maximum, compte tenu des circonstances.

L'aéronautique Navale n'a pas officiellement comptabilisé ses victoires. Nous nous sommes basés sur les JMO conservés au service historique de la Marine et sur le « rapport Jozan », concernant la F1C, en prenant la précaution de préciser que celui-ci a été rédigé de mémoire en août 1940. L. Morareau, dans son excellente étude (5), ne crédite les marins-aviateurs que de 9 victoires sûres, là où nous en trouvons 12. Nous en resterons là, dans un premier temps.

Tout ceci nous amène au chiffre de 693 victoires confirmées à l'aviation de chasse française entre le 2 septembre 1939 et le 25 juin 1940.

Alors, maintenant, direz-vous, combien l'armée de l'Air a-t-elle réellement abattu d'avions allemands ? Pour tenter de répondre à cette question, il est nécessaire de se plonger dans les états des pertes allemandes, tenus par le *Quartiermeister* de la Luftwaffe. Et là, tout se complique...

Tenus au jour le jour, ces états reprennent tous les avions détruits ou endommagés (même à 5%), toutes causes confondues. Pour chaque appareil, les états donnent le type d'appareil, l'unité d'appartenance, le lieu de chute, ainsi que le nom et le sort de l'équipage. Ces états sont donc très précieux pour étudier les pertes en combat aérien de la Luftwaffe. En principe du moins, car la réalité est bien différente.

Tout d'abord, les unités de la Luftwaffe ne rapportaient pas toujours dans les délais impartis leurs différentes pertes et, dans le cas de déclarations tardives, le *Quartiermeister* ne voyait pas toujours la nécessité d'établir des états rétroactifs et inscrivait parfois les pertes sous la date du jour de l'établissement des documents.

Un certain nombre d'appareils mentionnés détruits

S'il est exact que ce Bf 109E appartienne à la 3./JG 77, il est possible qu'il s'agisse de celui du *Leutnant* Schnabel, abattu le 19 mai vers 16h45 aux environs de Valenciennes, à la suite d'une rencontre avec une douzaine de Hurricane. Il se pourrait même qu'il ait été victime du *Sergeant* William McKnight du N°615 *Squadron*. Mais, ce ne sont que de simples hypothèses... (Collection Herbert Schiller)

Victoires revendiquées par les unités de chasse françaises

Unité	*Rapport d'Harcourt*	*Officielles Sûres*	*Probables*	*Sûres réelles*
I/1	23	25	6	23,5
II/1	25	24	4	22,3
III/1	25	29	5	27,5
I/2	21	24	8	24,0
II/2	17	17	18	15,5
III/2	35	32	10	31,5
I/3	51	55	19	52,0
II/3	34	35	16	34,0
III/3	31	33	10	32,5
I/4	35	36	9	35,5
II/4	48	52	23	52,0
I/5	85	84	27	82,8
II/5	48	48	22	47,0
III/5	–	1	0	1,0 (*)
I/6	14	14	12	13,5
II/6	18	20	10	17,0
III/6	19	18	7	16,8
II/7	40	29	17	26,5
III/7	16	15	9	11,8
I/8	36	35	9	34,5
II/8	10	11	3	10,0
I/9	–	0	1	0,0
II/9	14	16	4	14,3
III/9	2	2	2	2,0
II/10	15	16	3	15,0
III/10	13	13	3	12,0
1 à 5/13	–	5	8	3,3
1/16	–	5	1	4,0
I/145	–	12	?	7,0
Patrouilles	–	?	?	12,0
AC1, AC2	–	–	–	8,0
AC3, AC4, 5AC	–	–	–	4,0
TOTAUX	**675**	**713**	**266**	**693,0**

(*) Pour mémoire, car le S.79 italien revendiqué est en fait un... CAMS 55 de l'aéronautique Navale. L'armée de l'Air ayant décidé d'enterrer l'affaire, elle a maintenu la victoire officiellement.

The Junkers Ju 87C-0 featured a jettisonable undercarriage. This version was built in small numbers to be operated by I./Stukaträgergruppe 186 aboard the aircraft-carrier Graf Zeppelin, *the construction of which was never completed. Operating under III./St.G.2 during the Battle of France, I./St.Tr.Gr.186 lost at least 12 planes in air-to-air combats.*

Le Ju 87C-0 est une version à train largable dont les quelques exemplaires construits ont été affectés au I./*StukaTrägergruppe* 186, destiné à être embarqué à bord du porte-avions *Graf Zeppelin*, alors en cours de construction (et qui ne sera jamais achevé). Rattaché au III./St.G.2 pendant la campagne de France, le I./St.Tr.Gr.186 perd plusieurs appareils en combat aérien : 2 le 11 mai dans la région de St Trond, 8 le 14 mai dans les Ardennes et 2 le 22 mai près d'Arras. (Archives A-J., DR)

dans les JMO des unités allemandes n'ont pas été recensés dans ces états.

Cependant, la plus grosse difficulté provient de la mention *Ursache unbekannt* (sort inconnu) qui ponctue plus d'un quart des pertes. Si le sort de l'avion est inconnu, c'est que son équipage n'a pas immédiatement donné de ses nouvelles. Ce n'est pas pour autant qu'il s'agisse d'une perte à l'ennemi; l'avion peut s'être posé à court d'essence ou à la suite d'une panne. Et même si l'appareil était retrouvé intact, les fonctionnaires de la Luftwaffe ne prenaient pas la peine de rectifier les entrées.

Après avoir neutralisé les pertes dues à des causes accidentelles et les pertes identifiées au-dessus des zones n'intéressant pas directement l'armée de l'Air (Norvège, mer du Nord, Angleterre et quelque 177 Ju 52/3m abandonnés sur les aérodromes hollandais), la Luftwaffe a perdu 1 171 appareils entre le 10 mai et le 24 juin, dont pas moins de 345 ont « disparu » sans laisser de traces dans les archives. Si l'on applique à ces derniers une répartition approximative de 10% pour des causes aussi diverses que variées, 10% en dehors de la zone d'action de l'aviation française et 10% pour la DCA alliée, on obtient le total de 920 appareils allemands abattus en combat aérien.

Il convient de garder à l'esprit que les aviations hollandaise, belge et britannique ont également prélevé leur tribut, même si dans les deux premiers cas, il est plutôt symbolique. Aucune étude sérieuse n'a jamais été entreprise par les historiens britanniques pour tenter d'y voir plus clair dans les revendications fantaisistes de l'*Air Component* et de l'*Advanced Air Striking Force* et ce n'est pas l'ouvrage publié récemment sur la RAF en France qui apporte une quelconque crédibilité à ces palmarès qui relèvent du délire éthylique.

En revanche, Dunkerque a été une affaire essentiellement britannique et les pertes allemandes au-dessus des plages de rembarquement sont loin d'être négligeables. Williamson Murray, un historien britannique généralement digne de foi, estime que la Luftwaffe a laissé 270 appareils dans l'aventure (6). Les Allemands parlent, eux, de 150 à 180.

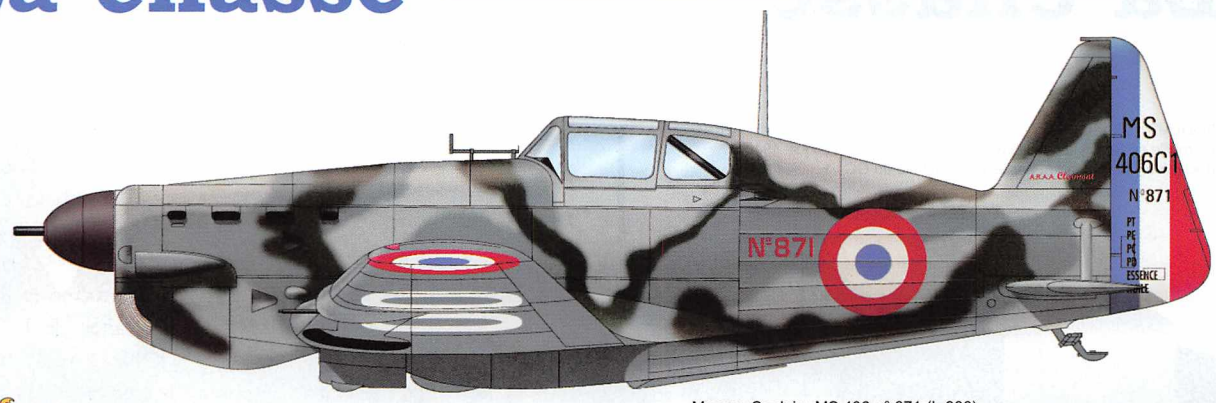
Compte tenu de tout ce qui précède, on peut estimer que l'armée de l'Air est directement responsable de la destruction d'environ 500 à 550 avions allemands en combat aérien entre le 10 mai et le 24 juin, ce qui place les revendications françaises dans l'excellente moyenne de trois pertes ennemies pour quatre demandes d'homologation (identique à celle des unités de chasse de la 8th *Air Force* américaine, jusque là citées comme un modèle de précision).

Et quand on sait dans quelles conditions ces victoires ont été obtenues...

NOTES

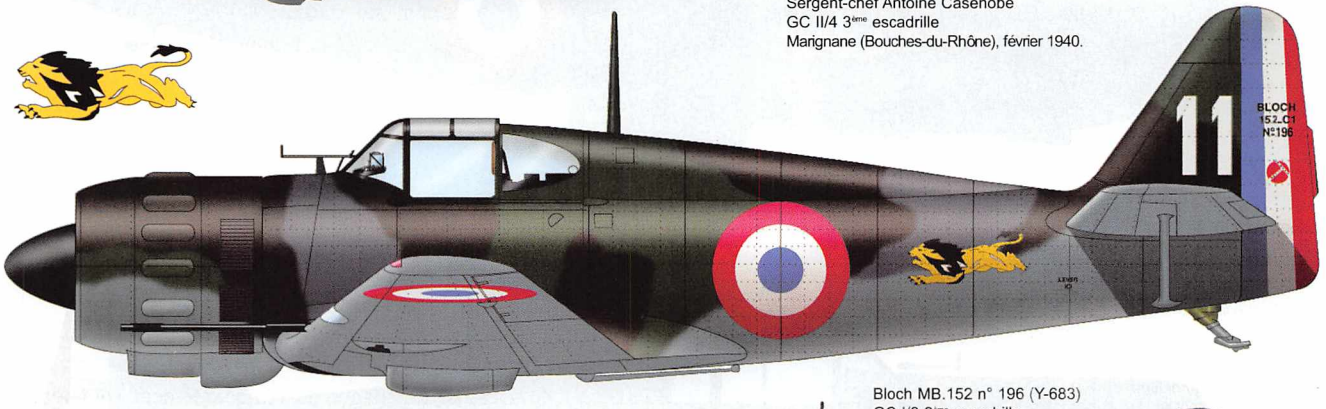
(1) *Histoire de l'aviation militaire française* - Généraux Lissarague et Christienne - Lavauzelle, Paris, 1980.
(2) *Ils ouvrirent le bal* - J.Gisclon - France-Empire, Paris, 1967.
(3) Icare n° 54, été 1970.
(4) *Les as de la guerre 1939-1945* - D.Porret et F.Thévenet - SHAA, Vincennes, 1993.
(5) *L'aéronautique Navale française de septembre 1939 à juin 1940* - L.Morareau - Avions hors série n° 1, Boulogne s/- Mer, 1994.
(6) *Luftwaffe, strategy for defeat 1939-1945* - W.Murray - Grafton, Londres, 1988.

La chasse

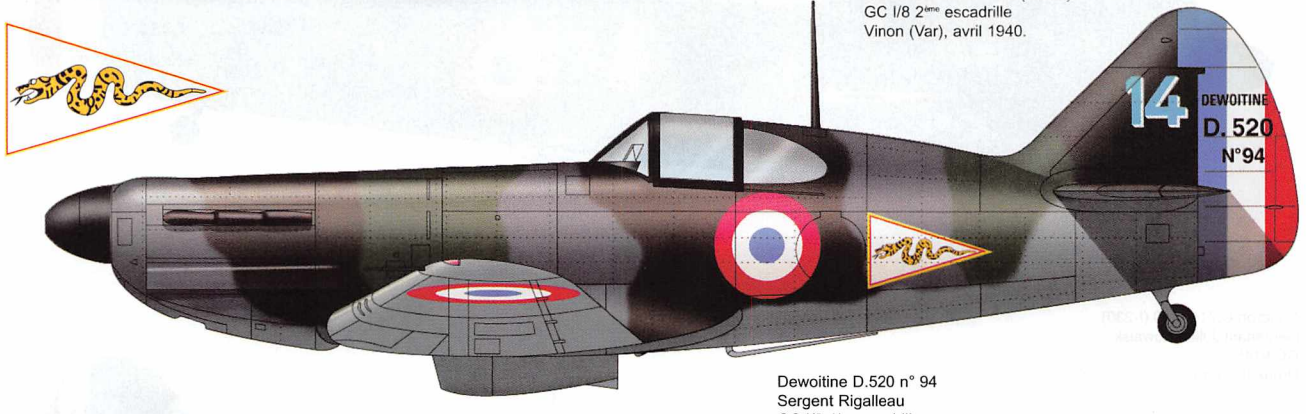


Morane-Saulnier MS.406 n° 871 (L-900)
Patrouille d'Avord
Replié à Gaillac (Tarn), 25 juin 1940.

Curtiss H-75A-3 n° 279
Sergent-chef Antoine Casenobe
GC II/4 3ème escadrille
Marignane (Bouches-du-Rhône), février 1940.

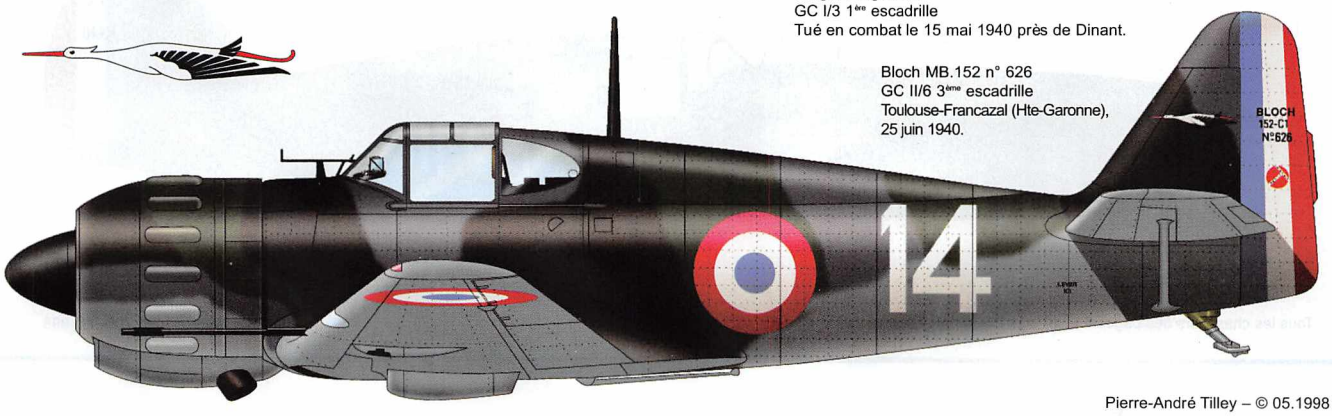


Bloch MB.152 n° 196 (Y-683)
GC I/8 2ème escadrille
Vinon (Var), avril 1940.



Dewoitine D.520 n° 94
Sergent Rigalleau
GC I/3 1ère escadrille
Tué en combat le 15 mai 1940 près de Dinant.

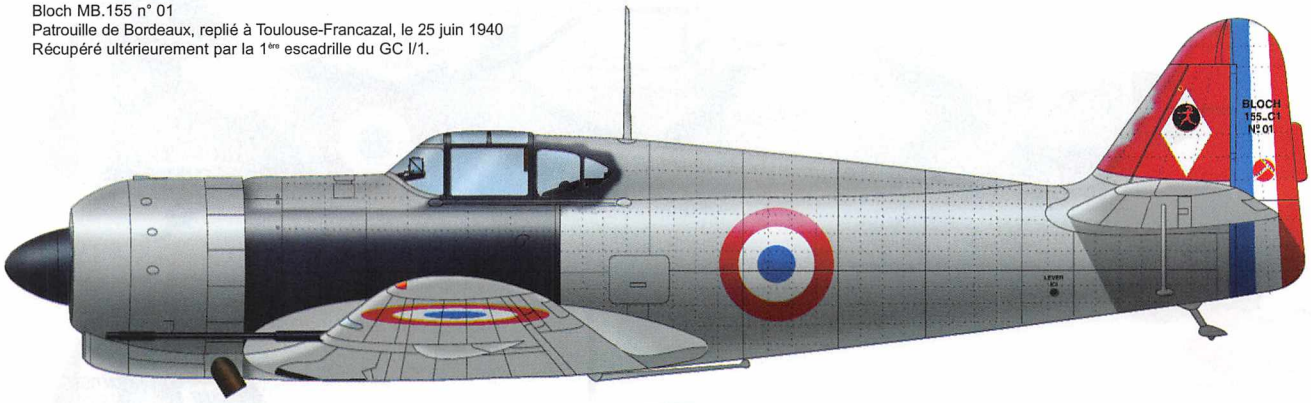
Bloch MB.152 n° 626
GC II/6 3ème escadrille
Toulouse-Francazal (Hte-Garonne),
25 juin 1940.



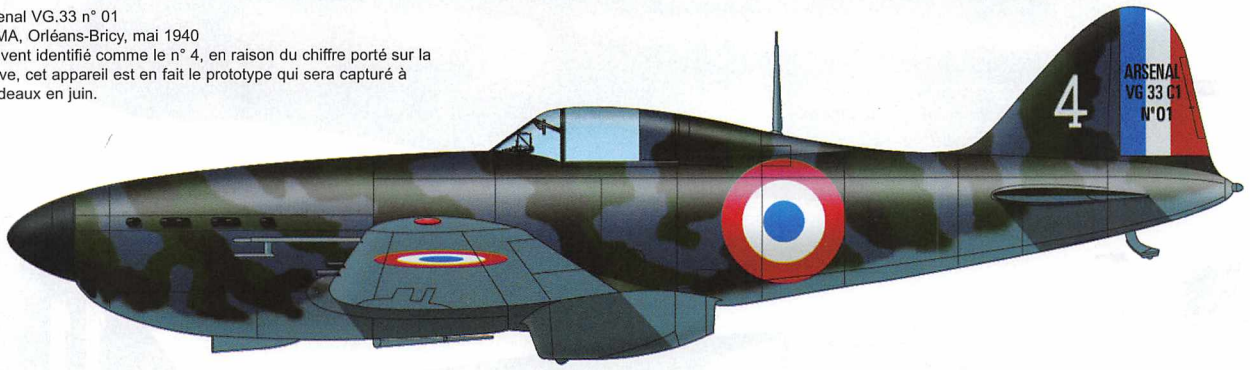
Pierre-André Tilley – © 05.1998

La chasse

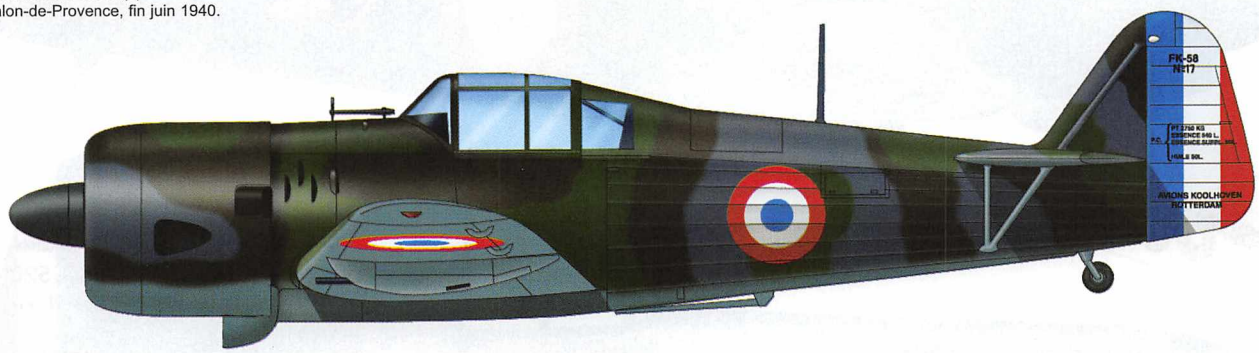
Bloch MB.155 n° 01
Patrouille de Bordeaux, replié à Toulouse-Francazal, le 25 juin 1940
Récupéré ultérieurement par la 1ère escadrille du GC I/1.



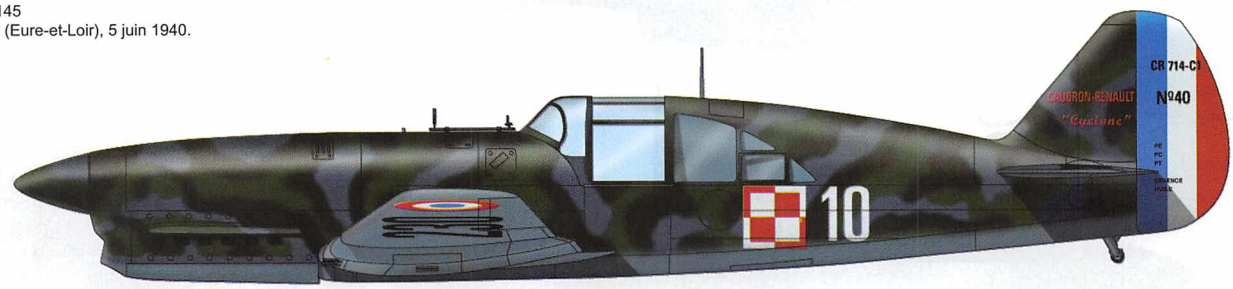
Arsenal VG.33 n° 01
CEMA, Orléans-Bricy, mai 1940
Souvent identifié comme le n° 4, en raison du chiffre porté sur la dérive, cet appareil est en fait le prototype qui sera capturé à Bordeaux en juin.



Koolhoven FK.58A n° 17
Patrouille de Salon (?)
Salon-de-Provence, fin juin 1940.



Caudron C.714 n°40 (I-230)
Lieutenant Julian Kowalski
GC I/145
Dreux (Eure-et-Loir), 5 juin 1940.



Tous les chasseurs des pages 9 et 10 sont à la même échelle.

Pierre-André Tilley – © 05.1998

Une politique ? Quelle politique ?

PARMI les causes principales de l'effondrement des armées françaises en 1940, il a été souvent mis en avant la faiblesse qualitative et quantitative de l'aviation et son inadéquation aux missions que la guerre de mouvement exigeait. L'armée de l'Air n'avait pas les moyens de sa politique, a-t-on dit. Sa politique ? Mais quelle politique ?

20 juin 1940 : la défaite de la France est consommée depuis déjà quelques jours. Les Heinkel de la KG 55 (ici un He 111P-2 du *Stab*/KG 55, codé G1+BA) viennent de se poser à Cambrai-Niergnies. Le regard de leurs équipages va désormais se poser sur la ligne blanche des falaises crayeuses de l'Angleterre. Au premier plan, les restes du Morane n° 377 du GC III/2, détruit au sol le 16 mai. (ECPA)

De nombreuses causes, dont l'interactivité est évidente, ont été mises en avant pour expliquer la défaite militaire française de 1940. En ce qui concerne l'aviation, les historiens ont volontiers expliqué que les avions français étaient quantitativement et qualitativement inférieurs à ceux de la Luftwaffe, que l'industrie s'était réveillée un peu tardivement et que des dysfonctionnements perturbèrent un système qui n'a pu absorber une trop rapide augmentation des cadences. C'est en grande partie vrai, mais ces explications sont encore insuffisantes.

L'aviation a surtout souffert de l'incapacité du haut commandement à appréhender son utilité sur un champ de bataille. De cette incompréhension est née une stratégie approximative qui a conduit l'armée de l'Air à mener une guerre défensive avec une organisation offensive. Toutefois, autant que les erreurs stratégiques et tactiques, l'absence de moyens de transmission modernes et fiables a entraîné de nombreux effets induits qui ont gravement obéré la capacité opérationnelle de l'armée de l'Air.

LE FIL À LA PATTE

Sans la libérer du joug de l'armée de Terre, la création en 1933 d'un ministère spécifique avait amélioré la situation financière, industrielle et politique de la nouvelle armée de l'Air. Elle lui avait aussi permis de se doter d'un chef d'état-major, le général Denain, qui allait intégrer à ses réflexions sur la doctrine d'emploi, les thèses de Douhet, l'évolution politique et militaire de l'Allemagne, les percées technologiques et les premières leçons de la guerre d'Espagne. Son premier geste fut de signer une complète réorganisation de l'aviation pour la préparer à riposter à des attaques massives déclenchées par surprise. Le choc initial pouvant influer sensiblement sur la conduite des opérations ultérieures, il préconisa d'y faire participer, avec une concentration maximale des moyens, toutes les unités qui ne seraient pas indispensables à l'appui des forces terrestres.

Cette vision des choses se heurta de plein fouet aux thèses de la Terre. Le général Weygand ne croyait pas plus à une attaque-surprise de l'Allemagne qu'à la nécessité de dégager au profit de la bataille aérienne les moyens mis à la disposition des forces terrestres. Sans véritablement désavouer Weygand, le Comité permanent de la Défense nationale trancha en faveur de la thèse de Denain. Devant les graves divergences de vues quant à la manière de coordonner les actions de l'aviation au profit de la Terre, le maréchal Pétain proposa d'unifier le commandement des trois armes. Soutenu par Denain, ce projet souleva l'hostilité de la Marine et les inquiétudes de la Terre; il fut enterré. C'eût été, en mai 1940, la moins mauvaise des solutions adoptées.

La volonté de l'Air d'échapper à l'emprise de la Terre amena le développement d'une doctrine de type douhettiste, qui allait conduire l'armée de l'Air dans une véritable impasse. Promoteur du BCR (bombardement, combat, reconnaissance), avion capable de tout mais bon à rien, Denain dépensa allègrement les deniers publics dans des programmes sans lendemain, qui allaient peser lourd sur la suite des événements. Il engorgea par des séries trop importantes l'industrie aéronautique, qui restait à moderniser et n'avait d'industrie que le nom. Il se créa ainsi un décalage, qui ne cessa de s'amplifier, entre commandes et livraisons, les avions étant périmés avant même d'avoir été versés aux unités de première ligne.

Affrontant une opposition de plus en plus marquée de la Terre, qui refusait en bloc tout ce qui s'écartait de l'artillerie et de la ligne Maginot, l'armée de l'Air fut priée de mettre sa doctrine en veilleuse. En 1938, avec la nomination du général Vuillemin, l'adaptation de l'Air à la Terre fut définitivement entérinée. On en était revenu aux bonnes vieilles conceptions qui avaient fait leurs preuves en d'autres temps, mais que l'apparition des divisions blindées, des avions d'appui tactique, de la DCA légère et mobile et des moyens de transmission modernes avaient rendues caduques.

UNE ORGANISATION COMPLEXE

De nombreux faits mettent en relief les curieuses relations, circonstancielles sinon contre nature, qu'entretenaient les deux armées. Chacune vivait dans sa tour d'ivoire, arc-boutée à des conceptions que la brillante démonstration de la Wehrmacht en Pologne n'avait su ébranler. En huit mois de « Drôle de Guerre », personne ne tira le moindre enseignement valable de la campagne de Pologne, première manifestation visible de la *Blitzkrieg*.

En mai 1940, plus de 40% du matériel aérien mis en œuvre étaient destinés à la reconnaissance et à l'observation. Quand on sait le peu de crédit que la Terre accorda en général aux

The campaign of France is nearly over and the Heinkel He 111s of KG 55 have just landed at Cambrai-Niergnies. On the foreground, the wreck of a GC III/2 Morane 406 (n° 377), which was straffed on May 16.

À Vertain (59), pas moins de dix-huit Morane 406 des GC III/3 et II/6 sont détruits ou endommagés par un raid allemand, le 16 mai.
Au premier plan, les restes du n° 668 et derrière, le n° 78, appartenant tous deux au GC II/6.
Ce groupe devra être évacué pour être transformé en toute hâte sur Bloch 152.
(Archives J.V. Crow)

At Vertain, no less than 18 Morane 406s of GC III/3 and GC II/6 were either destroyed or damaged by a German air raid, on May 16. Here, two aircraft of GC II/6. Wiped out, this unit will be withdrawn to be converted to Bloch 152.

renseignements fournis par les aviateurs, quand on sait que certains GAO furent laissés sur la touche des jours entiers (le GAO 516, rattaché au 16e CA, n'effectua en tout et pour tout qu'une seule mission de guerre, le 18 mai), on est en droit de se demander si l'ancienne « cinquième arme » n'était pas devenue la cinquième roue du carosse.

Doit-on mettre sur le compte d'un manque de confiance en l'aviation le fait que Weygand « oublia » de requérir sa coopération lorsqu'il engagea ses trois divisions cuirassées hâtivement mises sur pied ? Ou bien cela ne lui vint-il même pas à l'idée ? Le colonel De Gaulle lui-même, que l'on ne peut guère taxer de conservatisme, après avoir démontré l'efficacité des blindés lors des manœuvres de Lunéville, ne s'inquiéta jamais d'associer l'aviation à l'action de ses chars.

La mainmise de la Terre sur l'aviation était telle que cette dernière avait adapté son organisation à celle des troupes terrestres en affectant ses unités et leurs groupements aux différentes armées terrestres, à l'exception des forces aériennes réservées (chasse, bombardement et reconnaissance « stratégique »). En mai 1940, il n'existait pas un corps d'armée (et même quelques divisions) qui ne possédât pas son unité aérienne en propre.

L'ARMÉE MEXICAINE

À la structure du temps de paix ne fut pas substituée une structure de temps de guerre; elle lui fut superposée. Tandis que le général Vuillemin gardait sous sa coupe les forces aériennes réservées, il nommait en février 1940 un commandant en chef des forces aériennes de coopération du front nord-est, le général Têtu, chargé de répondre aux demandes des forces terrestres du théâtre d'opérations. En fonction des besoins, certaines unités réservées pouvaient être mises temporairement à la disposition du général Têtu. Parallèlement, le général Vuillemin créait les Zones d'Opérations Aériennes (ZOA), calquées sur l'articulation des armées terrestres.

Ces dispositions engendrèrent une complexité invraisemblable dans la chaîne des commandements. Si certains commandements s'avérèrent complémentaires, la plupart fonctionnèrent en doublon et pas nécessairement dans le même sens. En outre, Vuillemin et Têtu ne partageaient pas vraiment les mêmes conceptions sur l'emploi de l'aviation dans la bataille terrestre, ce qui ne facilita pas la tâche des échelons inférieurs, eux-mêmes en perpétuelle lutte d'influence les uns contre les autres.

Avec la création des ZOA, les états-majors se mirent à enfler démesurément (chaque ZOA comptait de 60 à 70 à officiers, dont un bon tiers d'officiers supérieurs), à tel point qu'un responsable déclara que « l'armée de l'Air avait une grosse tête, un petit corps et des poings minuscules ».

Dans cet entrelacs hiérarchique parfois inextricable, les groupes se débattirent avec plus ou moins de bonheur. Ce fut ainsi que le GC I/5 connut sept subordinations successives entre le 10 mai et le 16 juin, que le GC I/3 en connut deux simultanées entre le 5 et le 9 juin, l'obligeant à diviser ses effectifs pour exécuter deux types différents de mission, et que des sorties durent être retardées de plusieurs heures en attendant le règlement du conflit ouvert qui opposait le Groupement n° 21 au Groupement n° 23. À l'inverse, d'autres groupes furent purement et simplement « oubliés », comme le GC I/1 qui fut laissé au repos les 30 et 31 mai, personne ne sachant plus de qui il dépendait...

UNE DOCTRINE DE SACRIFICE

Nous ne nous étendrons pas sur la mentalité du haut commandement, dans l'esprit duquel rien n'était vraiment urgent et qui raisonnait encore comme à Verdun : colmater, tenir et contre-attaquer. Couvrir un front courant de Dunkerque à Menton avec quelque 650 chasseurs monomoteurs relevait déjà de la gageure. Préparé à une guerre défensive, l'état-major n'avait évidemment pas d'autre choix dans la mesure où il ignorait où l'ennemi avait décidé de faire porter son effort principal (1). Toutefois, rien ne lui interdisait de s'organiser de manière à être en mesure d'engager massivement ses unités aériennes au gré du développement des opérations terrestres.

Pratique et séduisante en théorie, l'organisation de l'armée de l'Air n'avait de sens que si l'aviation avait été tournée vers l'offensive. Or, dans une stratégie défensive, elle la privait de toute marge de manœuvre et de toute possibilité de concentration de ses forces. L'erreur était telle que la situation prit rapidement une tournure dramatique pour l'aviation de combat. Il s'avéra impossible de coordonner son action et les maigres moyens dont elle disposait, en particulier en matière de bombardement, furent engagés d'une manière diluée et discontinue. Ce ne fut jamais le cas de la Luftwaffe.

Combien de pilotes et d'avions de chasse ont-ils été perdus pour protéger des avions de reconnaissance dont les renseignements n'ont généralement recueilli que des haussements d'épaules de la part des états-majors de la Terre ?

Le général Vuillemin écrivit que l'aviation fut engagée « *non dans les conditions prévues pour son emploi normal, mais bien dans des missions de sacrifice* ». En raison de son organisation, même son emploi normal consistait en des missions de sacrifice... En liant son destin à celui de la Terre, l'aviation avait consacré sa défaite intellectuelle face à une conception de la guerre qui ne lui laissait aucune liberté de manœuvre. La défaite n'en fut finalement qu'une conséquence directe – et sa responsabilité ne peut être écartée.

DES URGENCES DISCUTABLES

À l'intérieur du cadre rigide d'une doctrine d'emploi qui n'allait pas résister au choc, bien d'autres erreurs furent commises, dictées par la politique étriquée de chefs qui n'avaient pas saisi l'importance de la troisième dimension.

Assigner à la chasse comme principales missions la protection des moyens de renseignement et la couverture du déploiement des troupes au sol et des voies de communication la condamnait *de facto* à abandonner à la Luftwaffe l'initiative et la supériorité aérienne. Or, précisément, la mission de première urgence de la chasse allemande consistait à conquérir et à maintenir la supériorité au-dessus du champ de bataille, en effectuant des sorties de *freie Jagd* (chasse libre, c'est-à-dire sans objectif imparti au départ) en larges formations. Il s'agissait moins d'une protection rapprochée des avions d'observation et des Stuka que d'opérations « coup de balai » sur zone, dont le résultat était identique pour ces derniers, mais terriblement plus meurtrier pour l'aviation française.

Les missions assignées au GC II/6 (Groupement n° 23), en couverture de la « manœuvre Dyle », sont assez éloquentes à cet égard :

– Première urgence : couverture a priori des fins de mouvements et des zones de cantonnements successifs [*des*

troupes, à l'aube, pendant une durée de deux heures - NDA];

– Deuxième urgence : concentration au retour sur les expéditions de bombardement ennemies;

– Troisième urgence : protection de l'aviation d'observation de la Ie Armée.

Le GC II/6 fit mouvement dans la journée du 10 mai sur Maubeuge pour réaliser ce programme avec... 20 Morane 406 disponibles.

Malheureusement, la déficience chronique du réseau de guet, l'absence de moyens de transmissions modernes et la faiblesse de la DCA bousculèrent quelque peu l'ordre des urgences en en ajoutant une nouvelle : la protection a priori par la chasse de ses propres terrains. Le chien se mordait la queue.

LE 22 À ASNIÈRES

S'il est un domaine où l'on peut mesurer le fossé qui séparait les conceptions françaises et allemandes de la guerre moderne, c'est bien celui des transmissions. Il est étonnant de constater que pour une arme asservie à la Terre, l'aviation française ne s'est jamais passionnée pour le développement de liaisons radioélectriques directes avec les forces au profit desquelles elle était censée opérer (la réciproque est aussi vraie). Pire, elle ne s'est guère plus préoccupée de ses propres liaisons.

En vol, le fonctionnement de la radio était complexe et réglementé d'une manière complètement dépourvue de bon sens, pour ne pas dire idiote. Les avions d'une même patrouille ne pouvaient communiquer entre eux. Un pilote qui avait aperçu quelque chose, devait transmettre sur une fréquence à la voiture-radio au sol. Le contrôleur (au début le commandant de groupe, puis ensuite souvent un volontaire désigné d'office), qui n'avait qu'une vague idée de la manœuvre en train de se dérouler et en général aucune de celle qu'il fallait appliquer, donnait ses ordres au chef de patrouille sur une autre fréquence. Hors de portée de la voiture-radio, le chef de patrouille ne pouvait communiquer avec personne et surtout pas avec les bombardiers et les avions de reconnaissance dont le matériel était incompatible avec celui de la chasse. Aussi, les pilotes devaient-ils avoir recours au battement d'ailes, comme en 1914, pour signaler un changement de direction ou la présence d'avions ennemis.

La seule amélioration dans ce domaine fut la suppression des avions dits de « commandement à la chasse ». Ces lents Potez 630 ou Bloch 200 devaient tenir l'air avec la présence à bord d'un responsable des opérations aériennes. Mais, en 1940, nous étions loin des PC volants tels que nous les connaissons de nos jours. L'autonomie des appareils et la portée des matériels radio étaient sans commune mesure avec celles d'aujourd'hui. Le risque était donc grand de voir ces avions menacés par une patrouille de chasse ennemie qui aurait très bien pu envoyer l'état-major du groupe au tapis.

Les avions d'observation des GAO n'étaient pas mieux lotis. Ils communiquaient avec les unités terrestres par radiotélégraphie en morse ou par message écrit lesté. Ces dernières leur répondaient par des panneaux posés sur le sol... Seule l'artillerie bénéficia de liaisons radio directes avec les avions de règlage.

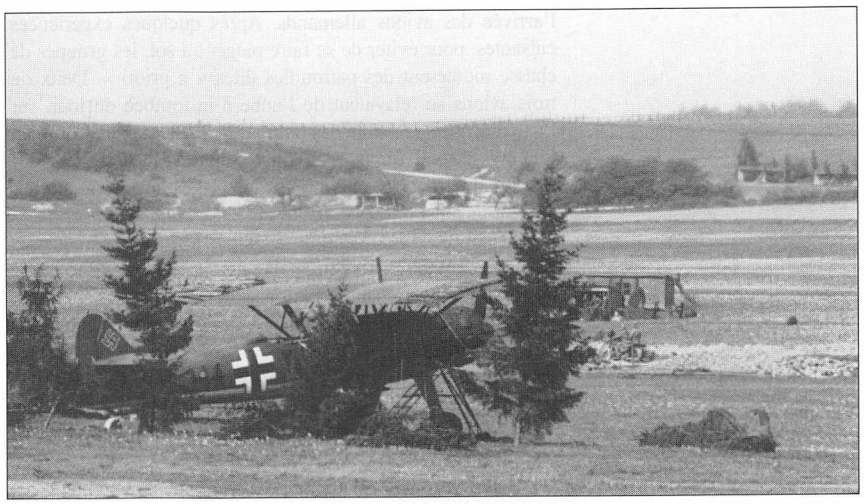
Les transmissions dans les armées françaises de 1940 reposaient essentiellement sur le réseau général des PTT, dont il faut rappeler qu'il n'était pas aussi développé et fiable qu'en cette fin de siècle. Les circuits constitués dans des cables enterrés ou dans des lignes aériennes aboutissaient au central téléphonique du chef-lieu du département, où arrivaient également les circuits locaux desservant les localités principales. Dans ces conditions, les liaisons établies manuellement par une succession de centraux étaient parfois longues à établir, surtout si le correspondant se trouvait dans un autre département ou en rase campagne. Les terrains d'opérations étaient reliés au circuit général par des lignes de câbles, très vulnérables aux bombardements ou tout simplement à la circulation automobile.

Les téléimprimeurs n'étaient guère d'un usage courant, sauf aux échelons les plus élevés du commandement.

OÙ ÉTAIENT NOS AVIONS ?

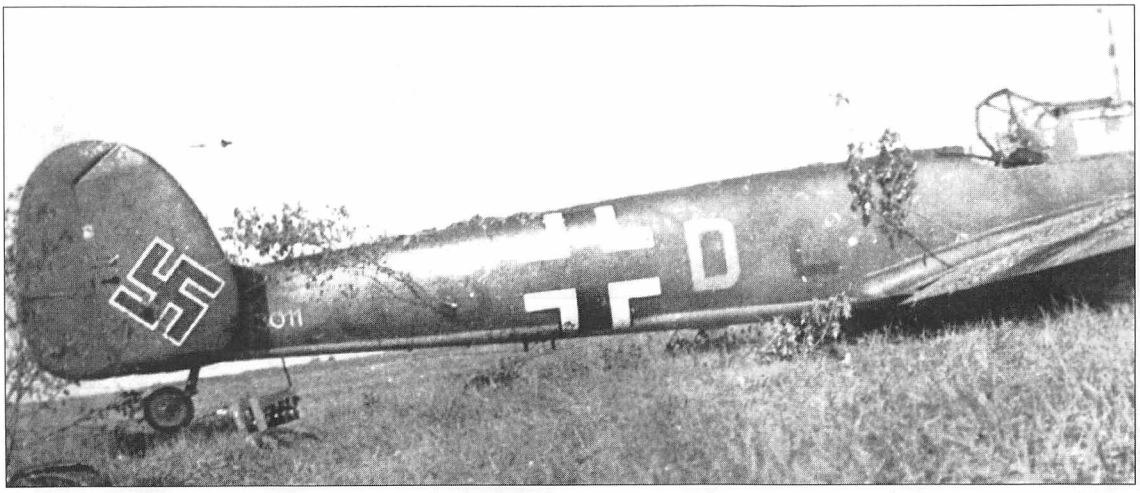
Cette carence des systèmes de transmission entraîna plusieurs effets induits.

Les réseaux de guet, tenus par la Terre, ne disposaient pas de formation adéquate, à l'exception de quelques vagues carnets de silhouettes. Peu habitués à la troisième dimension, ils étaient souvent incapables de déterminer avec précision la vitesse et l'altitude des avions – certains étaient encore équipés de sitemètres modèle 1917, limités à 90 m/sec (324 km/h) ! Les confusions étaient fréquentes. De toute manière, en raison de la rapide avance de la Wehrmacht, ils furent désorganisés très tôt. Même quand ils fonctionnaient correctement, la lenteur des communications était telle que, la plupart du temps, c'étaient les premières bombes qui avertissaient les unités françaises de



Au tandem char - *Stuka*, on oublie souvent d'associer l'avion d'observation, dont les renseignements, généralement transmis en clair par radio, permettaient des interventions « chirurgicales » en moins d'une heure.
Plus qu'une évolution, ce fut une véritable révolution dans la conduite des opérations qu'apporta ce trio infernal.
Ici, un Henschel Hs 126 de la 3.(H)/12 sur un terrain avancé près de Charleville-Mézières, probablement Tournes.
(ECPA)

Above :
The Henschel Hs 126 observation plane was the basis of the Blitzkrieg concept. Transmitting information in clear to tank commanders or Stuka units, it allowed a precise strike on French strongholds in less than one hour.
Pictured here, a Hs 126 of 3.(H)/12 near Charleville-Mézières, in the French Ardennes (the Bulge).



Below :
This Bf 110C (Wk.Nr.3011) of 3./ZG 26 (U8+DL) was brought down in the early hours of May 10, near Beaumont-en-Argonne. The rear gunner was killed and the pilot, Feldwebel Hans Reimann, made prisoner. He later stated that he had been attacked by Curtiss 75s. Doubtlessly, he fell victim to Sergent-Chef Morel of GC I/5, the only Curtiss pilot to have claimed a Bf 110 on this day.

Ce Bf 110C (Wk.Nr. 3011) de la 3./ZG 26 (U8+DL) a été abattu le 10 mai à 5h45 près de Beaumont-en-Argonne (Ardennes). Le mitrailleur a été tué et le pilote, le *Feldwebel* Hans Reimann, fait prisonnier. Celui-ci a déclaré lors de son interrogatoire avoir été descendu par des Curtiss. Il est sans aucun doute tombé victime du sergent-chef Morel du GC I/5, le seul pilote de Curtiss à avoir revendiqué un 110 ce jour-là.
(Archives A-J., D.R.)

l'arrivée des avions allemands. Après quelques expériences cuisantes, pour éviter de se faire piéger au sol, les groupes de chasse montèrent des patrouilles dites « a priori ». Deux ou trois avions se relayaient de l'aube à la tombée du jour, sur l'axe d'arrivée probable des bombardiers allemands. Combien d'heures de vol furent-elles ainsi réalisées au détriment des besoins du front ? Combien de décollages sur alerte stériles usèrent-ils ainsi pilotes et matériel ?

Les demandes d'intervention faites par les troupes françaises devaient franchir les arcanes de la sacro-sainte voie hiérarchique, entraînant d'inadmissibles retards. Mais, en mai 1940, on n'était plus à Verdun. Les *Panzer* n'attendaient pas que les ordres arrivent jusqu'aux intéressés. Il en résulta nombre d'interventions dans le vide, car basées sur des renseignements périmés, et des attentes aussi longues que superflues pour les équipages soumis à une tension nerveuse inutile.

« *On n'a pas vu nos avions* », reprenaient en chœur les fantassins. Ils n'avaient pas entièrement tort. Les bombardiers se trouvaient fréquemment en train d'attaquer les cailloux, à cinquante kilomètres derrière les chars allemands.

Les Allemands ne s'embarrassèrent pas de principes pour établir des liaisons directes et en clair entre les Henschel 126, les chars et les Ju 87. Dans cette guerre de mouvement, où la rapidité prévalait sur la sécurité, ils eurent rarement recours au chiffrement, liturgie incontournable pour les intégristes de la religion du secret qu'étaient les Français. Il fallait à peine une heure aux *Stuka* pour intervenir sur demande d'un Henschel 126 ou d'un véhicule de reconnaissance; il en fallait entre trois et quatre pour les bombardiers français, dans le meilleur des cas. Si la demande était faite après 16 ou 17 heures, en général, l'intervention ne pouvait pas avoir lieu avant le lendemain matin...

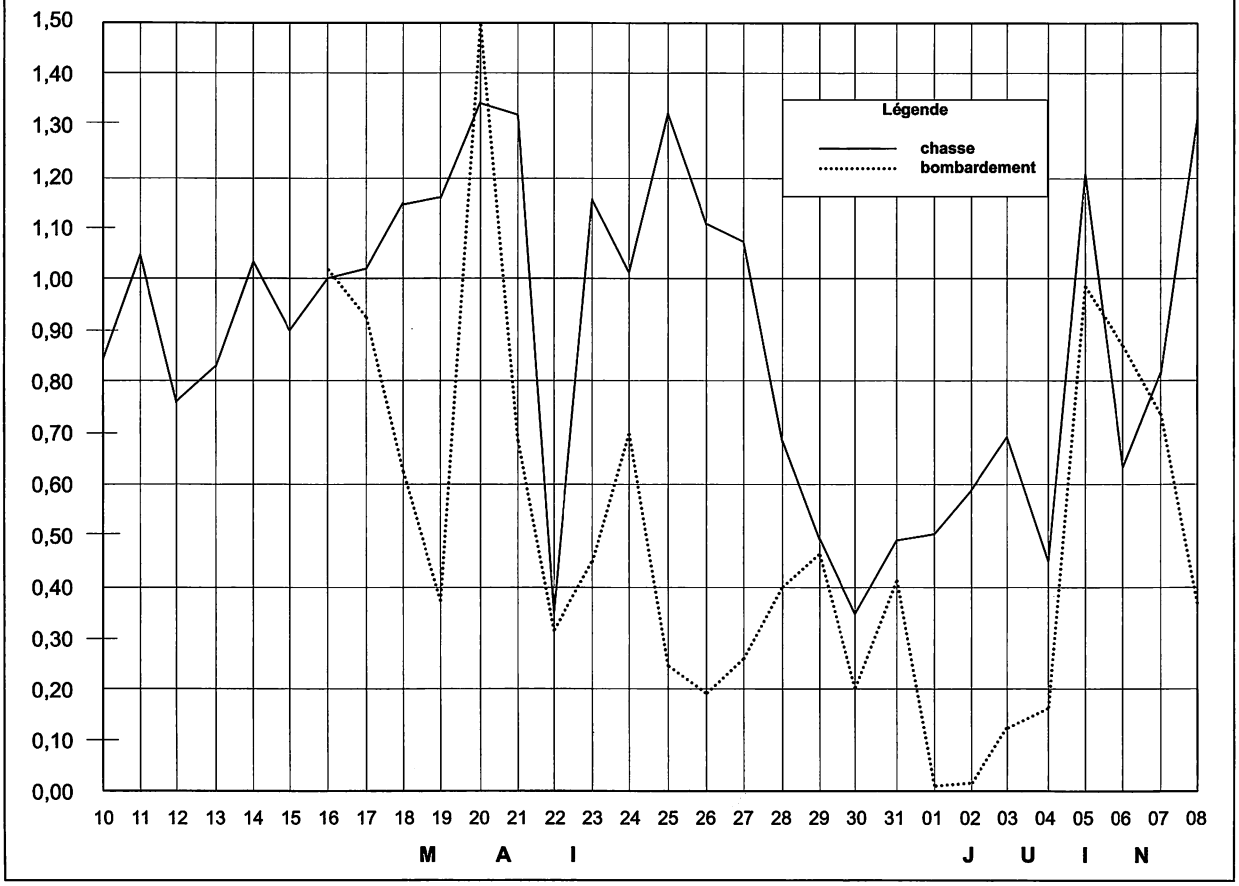
RADAR ET ÉCOUTES

On a souvent attribué la parfaite connaissance des mouvements des armées française à l'action de la fameuse cinquième colonne. Sans nier son existence, son efficacité a été grandement exagérée dans le contexte de paranoïa collective qui a régné en France après le 10 mai. Plus sûrement, les Allemands suivaient en temps réel les mouvements des unités françaises au moyen de leurs puissantes stations d'écoute et de leurs radars, notamment les stations Freya implantées en forêt Noire, à Landstuhl (au nord-est de Sarrebrück), à Clèves, à Heinsberg (ces deux dernières couvrant la majeure partie de la Hollande et de la Belgique) et à Trèves (cette dernière couvrant les Ardennes). Ceci explique en grande partie la réussite de la Luftwaffe au cours des premières phases de la campagne. Par la suite, lorsque les combats se déplaceront vers l'ouest et vers le sud, les radars, dont la portée moyenne était de l'ordre de 130 km, n'auront plus aucune utilité.

Contrairement à ce que l'on croit, la détection électromagnétique (le radar, si vous préférez) n'était pas inconnue des Français. Toutefois, nous étions en retard et avions suivi une autre voie. Des barrages verticaux détectant le passage des avions avaient été mis en place par la Défense Aérienne du Territoire, mais leurs résultats furent décevants. D'autres matériels, alors en cours d'essais, furent à même de détecter les raids allemands sur Paris, le 3 juin et les raids italiens sur Toulon. Par ailleurs, des stations fixes et mobiles avaient été commandées en Angleterre. Seules deux stations de type GM purent être mises en œuvre par la compagnie de guet aérien I/108 de Reims (capitaine Desmaroux).

Les informations recueillies étaient transmises au centre de filtrage d'Arras, maquette de la grande salle (copiée sur les modèles anglais avec table horizontale) qui était en cours de

TABLEAU I
Taux de sortie des unités de chasse et de bombardement des ZOAN et ZOAE (10 mai - 8 juin)



Le taux de sortie est le ratio entre le nombre de sorties effectuées et le nombre d'avions disponibles.
Pour la chasse, le nombre d'avions disponibles est celui de la veille à 17 heures (SHAA, cote 1D51). Pour le bombardement, les disponibililités s'entendent le jour même à zéro heure et comprennent les effectifs des groupements n° 1 (Martin 167F), 2 (Douglas DB-7), 6 et 7 (LeO 451), 9 (Amiot 351/4), 10 (Amiot 143), 15 (Farman 222) et 18 et 19 (Breguet 693), à mesure de leur engagement (SHAA, cote 2D24).

réalisation à Chantilly, au profit du Groupement n° 21, chargé de la défense de la région parisienne. Les expériences menées avec ce groupement entre le 1er et le 10 mai furent loin d'être satisfaisantes. Si les raids étaient correctement suivis, le volume des formations en vol dès l'offensive allemande et l'impossibilité de distinguer amis et ennemis entraînèrent la confusion la plus totale. À tel point que, le 11 mai, le général Pinsard, commandant le Groupement n° 21, décida de se passer des services du centre de filtrage et alla même jusqu'à déclarer à son responsable : « *Si vous ne pouvez pas vous rendre utiles, tâchez au moins de ne pas être nuisibles* ».

Une autre expérience portant sur la radiotéléphonie fut mise en œuvre à partir du 31 mars entre les postes de guet et les forces aériennes dépendant de la IIIe Armée. Satisfaisante dans l'ensemble, elle donna lieu à l'édition d'instructions générales en date du 14 juin. Trop tard, bien trop tard. Même remarque pour l'implantation du premier véritable centre d'écoute des fréquences radio de la Luftwaffe à Châtillon-sur-Seine, début juin.

LE FAIBLE RENDEMENT DE L'AVIATION FRANÇAISE

Présentée comme principal responsable de la défaite au procès de Riom, l'armée de l'Air s'est défendue en exhibant ses statistiques. Cependant, le nombre de sorties et de missions de guerre est une chose, l'effet qu'elles produisent en est une autre. La litanie des fantassins s'explique par le fait qu'ils n'ont pas eu l'impression que l'aviation a jamais réussi à contenir les percées allemandes ni à empêcher les *Stuka* de leur balancer des bombes. Ont-ils tort ?

Toutefois, même le nombre de sorties effectuées par l'aviation française mérite que l'on y regarde à deux fois. Son rendement a-t-il été aussi important qu'on le prétend généralement ? Quelques exemples sembleraient montrer que non.

On peut déjà se poser quelques questions à propos des groupes de bombardement d'assaut. Il est vrai que leurs premières sorties s'achevèrent dans un bain de sang. Mais la gravité de la situation ne dictait-elle pas sa loi ? Entre le 13 et le 20 mai, le Groupement n° 18 et le GBA II/35 n'exécutèrent que 32 sorties (le 19 mai, aucune mission ne fut demandée). Or, le 13 mai, ce groupement disposait encore de 11 avions.

La moyenne des sorties de la chasse s'établit à moins d'une mission par jour et par avion disponible, avec quelques pointes, qui, en tout état de cause, n'atteignent jamais 1,5 sortie. Faute de statistiques régulières sur le nombre de pilotes disponibles (elles n'ont été établies qu'à certaines dates), nous devons, une fois encore, nous en remettre à la technique de l'exemple pour déterminer le taux de sortie quotidien des pilotes de chasse français.

Nous avons retenu quinze pilotes, certains chevronnés (plus de 1 000 heures de vol), d'autres ne dépassant pas 500 heures de vol. On se rend compte que seulement deux pilotes sur les quinze retenus ont dépassé une mission par jour de combat, quatre autres s'en approchant. D'ailleurs, dans une directive d'octobre 1939, le général Pinsard, commandant le Groupement n° 21, avait fixé un plafond à deux sorties par jour et par pilote, de manière à éviter une usure prématurée des hommes et du matériel. Les Allemands n'avaient pas, semble-t-il, un tel sens de l'économie.

En parcourant les carnets de vol utilisés ici, on peut estimer que près d'un quart des missions ne dépassaient pas trois quarts d'heure de vol, soit moins de la moitié de l'autonomie des chasseurs français de l'époque. Un certain nombre de missions comptées comme « missions de guerre » ne sont en fait que des décollages sur alerte – temps de vol de 15 à 30 minutes sans contact avec l'ennemi. Certains groupes comptabilisaient curieusement leurs déplacements d'un terrain à un autre comme missions de guerre.

En outre, les cahiers d'ordre qui existent encore dans les archives montrent qu'en règle générale, 25 % des pilotes réalisaient 75 % des missions. Dans son étude sur les Bréguet d'assaut, R. Danel donne la liste nominative des sorties du GBA I/51 (2). Pour les 16 pilotes survivants (sur 22 affectés), on a la répartition suivante :

– 0 à 1 mission	:	4 pilotes
– 3 à 4 missions	:	4 pilotes
– 5 à 6 missions	:	5 pilotes
– 7 à 8 missions	:	3 pilotes

Le tableau I (page suivante) corrobore donc tout à fait le tableau II et montre clairement un taux de sortie relativement bas (moyenne de 0,80 pour ces quinze pilotes de chasse).

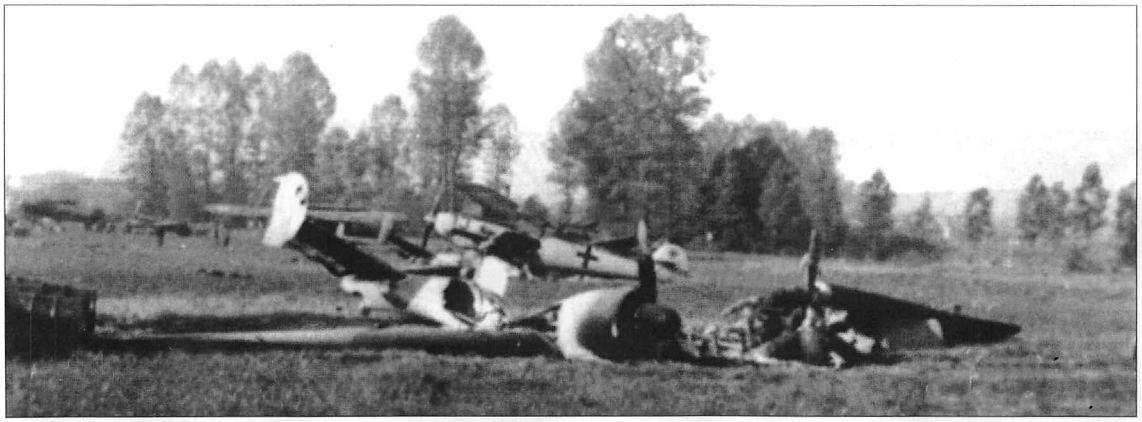
De telles statistiques sont malheureusement impossibles à établir pour la Luftwaffe. Si l'on connaît avec plus ou moins d'exactitude le nombre de sorties de différents groupes, il n'existe pas d'état donnant leur nombre d'appareils disponibles. On ne peut donc se fier qu'aux comptes rendus des pilotes. La plupart de ceux-ci concernent surtout les chefs d'escadrille et de groupe (futurs as), qui, en règle générale, volaient plus que les autres. Dans les *Jagdgeschwadern*, la plupart des pilotes ont ainsi accompli de 1 à 2 missions par jour, tandis que dans les *Stukageschwadern*, en particulier au-dessus de Sedan, de nombreux pilotes ont dépassé le double.

On peut citer un exemple, celui de Dietrich Hrabak, qui, avant de devenir l'un des grands *Kommodores* de la Luftwaffe, a combattu en France avec le I./JG 52. Entre le 10 mai et le 10 juin, il a accompli 68 missions en un peu plus de 82 heures de vol; ce qui représente une moyenne de 2,25 sorties par jour (avec des pointes à quatre sorties le 13 mai et le 1er juin) et de 1 heure 20 minutes de vol par mission – belle moyenne avec un Bf 109E dont l'autonomie avoisinnait une heure et demie de vol.

Autre exemple, l'*Unteroffizier* G. Wöhl, mitrailleur d'un Bf 110 de la 2./ZG 1, fait prisonnier par les Français le 4 juin. Entre sa première mission, le 23 mai et la dernière couchée sur son carnet de vol le 30 mai, il a accompli dix sorties, dont trois le 25 mai et deux le 29 mai. Le 6 juin, la JG 27 exécute 265 sorties en 17 missions; elle dispose à cette date d'environ 125 à 130 Bf 109E disponibles.

On comprend peut-être mieux ainsi l'une des raisons annexes de la supériorité numérique affichée par la Luftwaffe sur le champ de bataille. Avec des effectifs déjà plus importants, la chasse allemande manifestait ainsi une plus grande présence.

On May 13, after several air strikes, GAO 502 and 2/551 evacuated Tournes airfield, near Charleville-Mézières. Five days later, it was occupied by I./JG 27 and 3.(H)/12. The front-line was then only 40 km far. On the foreground, the wreck of one of the six Potez 63.11s destroyed either by the Germans or the French.



Le 13 mai, après plusieurs raids aériens dévastateurs, les GAO 502 et 2/551 évacuent le terrain de Tournes, près de Charleville-Mézières. Cinq jours plus tard, il est occupé par les Bf 109 du I./JG 27 et les Hs 126 de la 3.(H)/12. Le front est alors à moins de 40 km de là. Au premier plan, les restes de l'un des six Potez 63.11 abandonnés par les Français. (Archives J.V. Crow)

TABLEAU II
Moyenne de sorties quotidiennes de quinze chasseurs

Pilote	GC	Heures de vol 30.04	25.06	Total	Miss. guerre	Moy. quot.
Leenhardt	III/1	526	579	53	31	0,78
Tariel	III/1	702	773	71	36	0,90
Lansoy	III/2	424	485	61	29	0,73
Lechat	III/2	2 384	2 426	42	20	0,50
Pizon	III/2	484	559	75	29	0,73
Gouzi	III/3	263	298	35	13	0,33
Tardy de Montravel	I/4	?	525	?	22	0,55
Plubeau (1)	II/4	1 539	1 591	52	34	1,10
Accart (2)	I/5	1 492	1 589	97	38	1,73
Casenobe	II/5	913	991	78	37	0,93
Brémond d'Ars	II/6	345	389	44	21	0,53
Lamblin	II/7	948	1 017	69	27	0,68
Castel	I/8	827	852	25	17	0,43
Corrin	I/8	49	570	73	38	0,95
Gille	II/10	1 483	1 542	59	36	0,90

Les heures de vol sont données dans leur globalité et ne concernent pas uniquement les missions de guerre. Les missions de guerre n'impliquent pas forcément un contact avec l'ennemi. La moyenne a été calculée sur 40 jours de combat.
(1) Hors de combat le 9 juin (moyenne calculée sur 31 jours)
(2) Hors de combat le 1er juin (moyenne calculée sur 22 jours)
Remerciements à Lionel Persyn pour son aide précieuse.

LE TAUX DE DISPONIBILITÉ

On a souvent pensé que le rendement de l'aviation française avait souffert d'un taux de disponibilité en chute constante au fil des jours. En effet, après une certaine stabilité jusqu'au 15 mai, le nombre d'avions disponibles s'est effondré jusqu'au 23 mai avant de reprendre une courbe ascendante et de se stabiliser aux environs de 70% vers la fin mai.

Malheureusement, les situations journalières comptent de nombreux trous et l'on ne peut suivre l'évolution de la situation qu'à quelques dates seulement. Nous avons basé nos chiffres sur les unités de chasse suivantes : GC I/1, II/1, III/1, II/2, III/2, III/3, I/4, I/5, II/8, II/10 et III/10 (c'est-à-dire, celles affectées à la ZOAN au 10 mai).

– 10 mai : 318 existants, 231 disponibles (taux : 73%).
– 14 mai : 301 existants, 204 disponibles (taux : 68%).
– 22 mai : 179 existants (a), 85 disponibles (taux : 47%).
– 25 mai : 211 existants (b), 133 disponibles (taux : 63%).
(a) sauf GC III/3 et I/4 – (b) sauf GC II/2.

Le 4 juin à 17 heures, la ZOAN alignait 284 chasseurs monomoteurs dont 70% étaient immédiatement disponibles (200 appareils). La situation du bombardement était à peine moins bonne : 172 bombardiers modernes existants, 107 disponibles, soit 62%.

Sans doute a-t-il manqué à la chasse française plus d'avions au mauvais moment (la seconde semaine des combats), mais par la suite, la situation est loin d'être alarmante.

Ces chiffres en disent long sur la qualité et la quantité du travail accompli par les mécaniciens, souvent dans des conditions difficiles. Si l'aviation française n'a jamais manqué de carburant ni de munitions, la plupart des unités ont souligné la disette en matière de rechanges. Les pièces détachées ont souvent été récupérées par « cannibalisation » sur les avions endommagés, détruits ou abandonnés.

UNE LOGISTIQUE INEXISTANTE

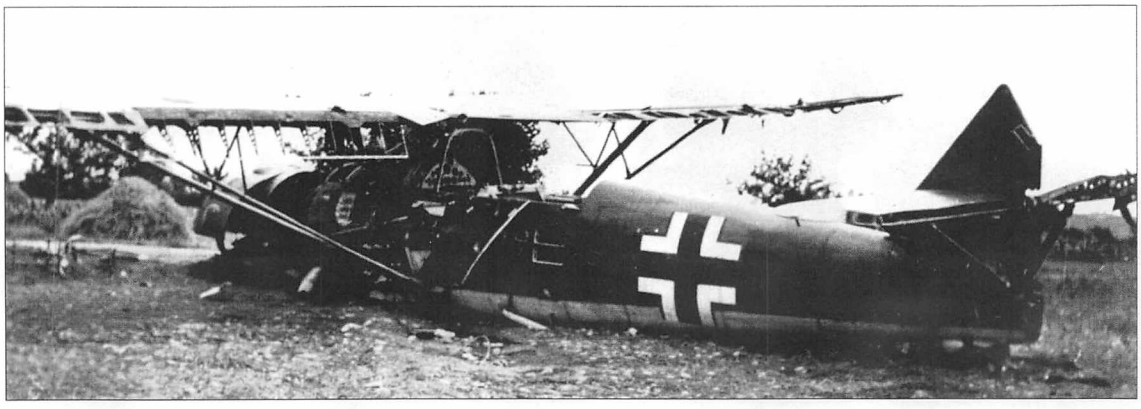
D'autres raisons affectèrent également le rendement de l'aviation, en particulier l'absence de moyens logistiques modernes. En mai 1940, l'armée de l'Air ne disposait d'aucune unité dédiée au transport. Il existait bien deux escadrilles sur Potez 650, mais celles-ci étaient affectées au Groupement de l'Infanterie de l'Air, dont les parachutistes furent en définitive employés en corps francs. Pour satisfaire des besoins nouvellement apparus en matière de logistique, l'armée de l'Air se vit contrainte de réquisitionner des avions civils. Évidemment, ceux-ci avaient été davantage conçus pour transporter des passagers que du fret. La plupart furent cependant accaparés par les ministères et les états-majors. Il n'en restait plus beaucoup pour aider les unités du front à changer de terrain.

Cette situation leur a causé bien des soucis dès que les événements ont exigé leur transfert fréquent et soudain sur des terrains de repli. Au début de la guerre, les unités voyageaient en trois éléments : l'échelon volant (le personnel navigant) qui, en un coup d'aile, rejoignait la nouvelle base, l'échelon technique léger, transporté généralement à bord d'avions civils réquisitionnés (Dewoitine 338, Bloch 220...) et l'échelon lourd qui prenait la route à bord des camions transportant l'outillage et les rechanges. Très vite, les rares avions de transport furent affectés à d'autres tâches et l'échelon roulant eut à frayer son chemin sur des routes encombrées de réfugiés, allant dans le même sens, et des convois militaires, montant à contre-courant (tout du moins, en principe), le tout étant fréquemment attaqué par la Luftwaffe. Ce fut ainsi que le personnel technique des GC I/4 et II/8 fut fait prisonnier le 25 mai... cinq jours après avoir quitté sa dernière base. Combien d'heures de vol furent-elles ainsi perdues, faute de mécaniciens et d'armuriers ? Combien d'avions furent-ils être abandonnés parce qu'il n'y avait aucun technicien pour effectuer une simple réparation ?

L'armée de l'Air ne disposait pratiquement d'aucun matériel spécialisé pour récupérer les avions endommagés posés dans la nature. Ceux qui ne pouvaient prendre l'air au moment de le retraite devaient être incendiés.

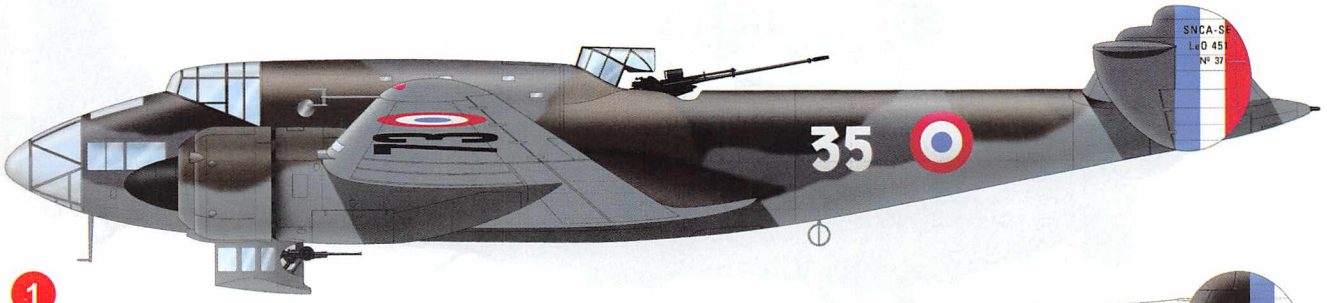
La Luftwaffe alignait au 10 mai le nombre impressionnant de 430 Ju 52/3m, utilisés en priorité dans le transport des troupes d'assaut sur la Hollande. Par la suite, ces appareils apportèrent un soutien logistique important et permanent aux unités combattantes. Il est vrai que les escadrilles allemandes, à l'inverse de leurs homologues françaises, ne furent jamais obligées de « déguerpir » et que chaque transfert put être planifié sereinement. Cela ne retire rien à l'efficacité de l'organisation. Qu'on en juge par cet exemple : le 13 mai, le *Stab* et le I./JG 27 quittèrent Krefeld pour Oldendorf; sept Ju 52 participèrent au déménagement. Partis à 10 heures, les Bf 109 étaient prêts à être engagés dès midi et à 14 heures, ils revendiquaient cinq victoires contre la chasse française !

On a rarement évoqué la ponction régulière dans les groupes que nécessita l'absence d'un corps de pilotes convoyeurs.

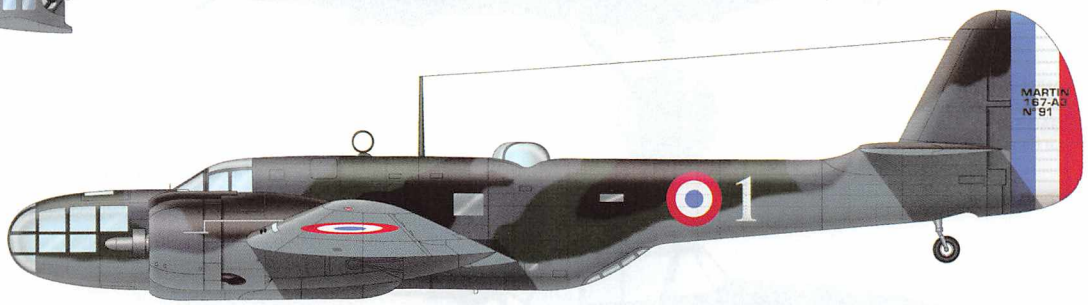


Dernière victoire française, ce Hs 126 de la 5.(H)/13, abattu par le sous-lieutenant Marchelidon du GC I/2, à Beaumont-Montreux (Drôme), le 24 juin. Le pilote, l'*Oberleutnant* John a été tué. (Archives A-J., D.R.)

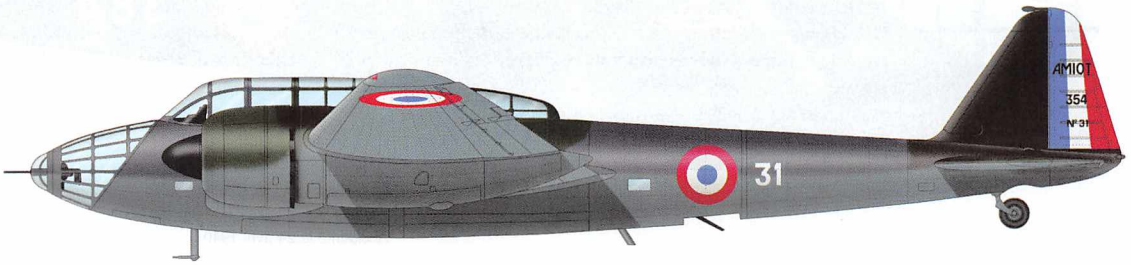
Le bombardement



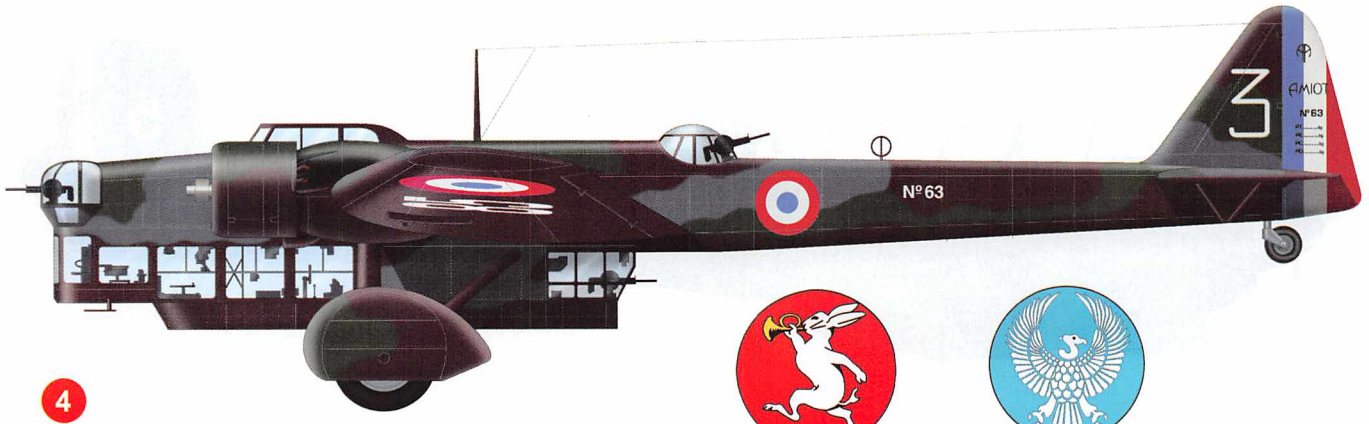
1



2



3



4

1 – LeO 451 n° 37 (I-573), GB II/12, équipage de l'adjudant-chef Michelet. Abattu par la *flak* à Origny-Ste Benoîte (Aisne), le 20 mai 1940 (4 tués).

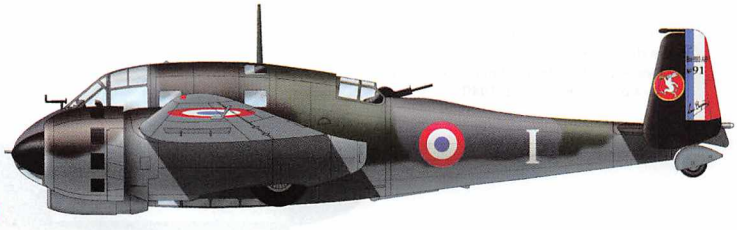
2 – Martin 167F n° 61, GB I/63, équipage du capitaine Watrin. Abattu par erreur par la DCA britannique à Lézennes (Nord), le 24 mai 1940 (2 tués).

3 – Amiot 354 n° 31, GB II/34, Bergerac (Dordogne), 16 juin 1940.

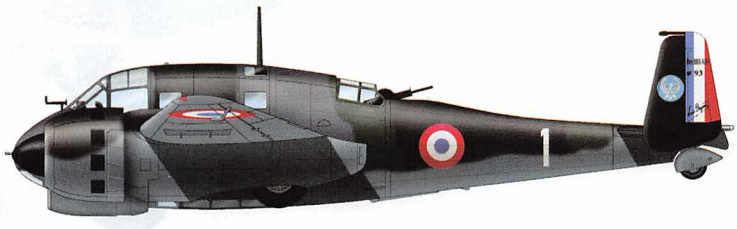
4 – Amiot 143 n° 63 (E-285), GB I/38, équipage de l'adjudant Pilate, détruit au sol lors du bombardement de Troyes-Barberey (Aube) le 11 mai 1940.

5 – Bréguet 693 n° 91, GBA I/51, capitaine Bernard, commandant la 2ème escadrille. Toulouse-Francazal, 25 juin 1940.

6 – Bréguet 693 n° 93, GBA I/51, lieutenant Lebourg, commandant la 1ère escadrille. Toulouse-Francazal, 25 juin 1940.



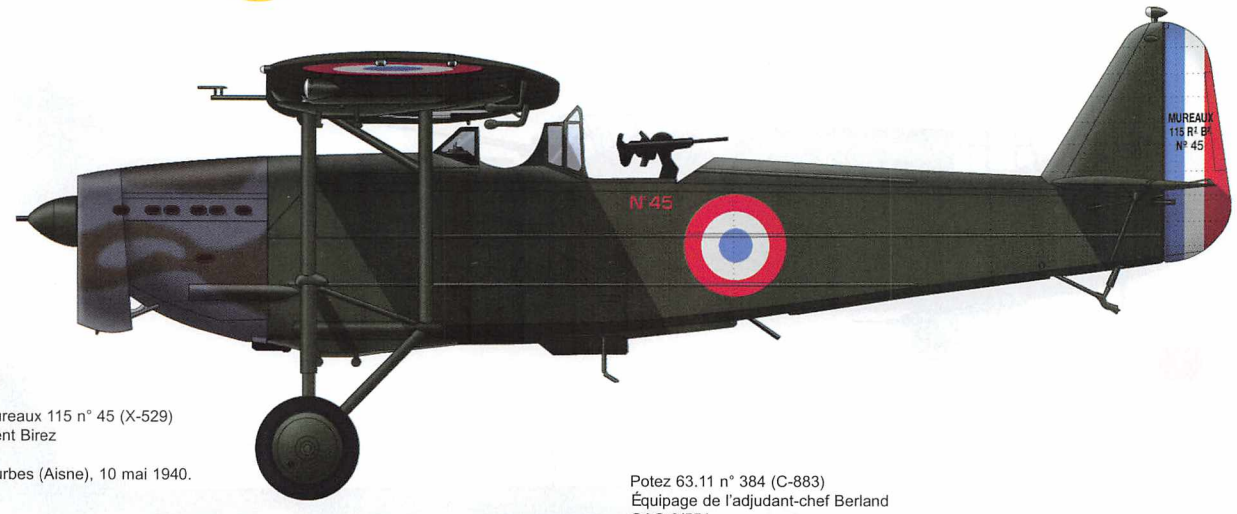
5



6

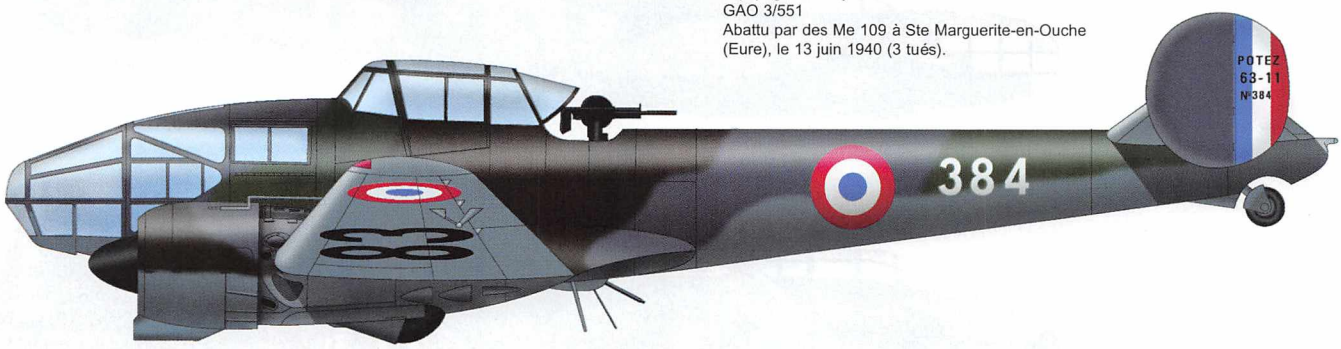
Pierre-André Tilley – © 05.1998

Renseignement et écoles

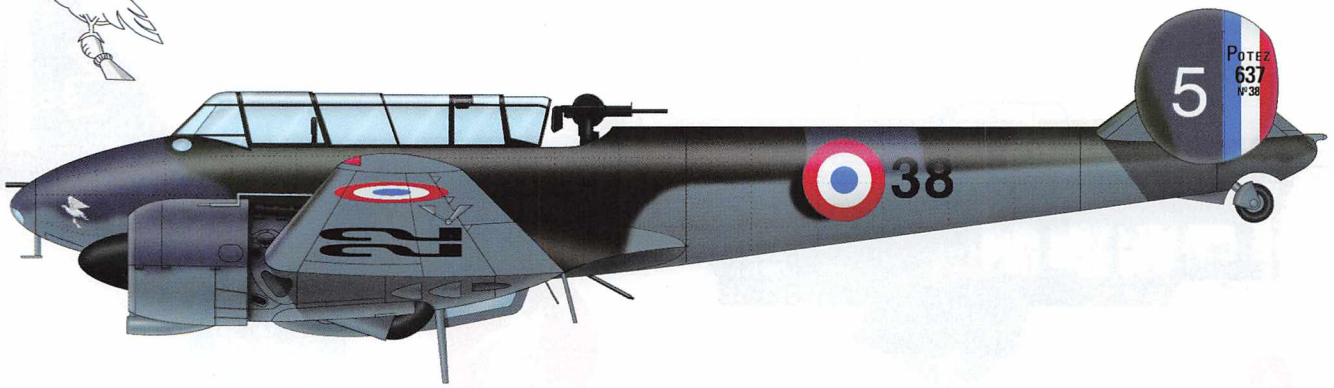


ANF Les Mureaux 115 n° 45 (X-529)
Pilote, sergent Birez
GAO 502
La Fère-Courbes (Aisne), 10 mai 1940.

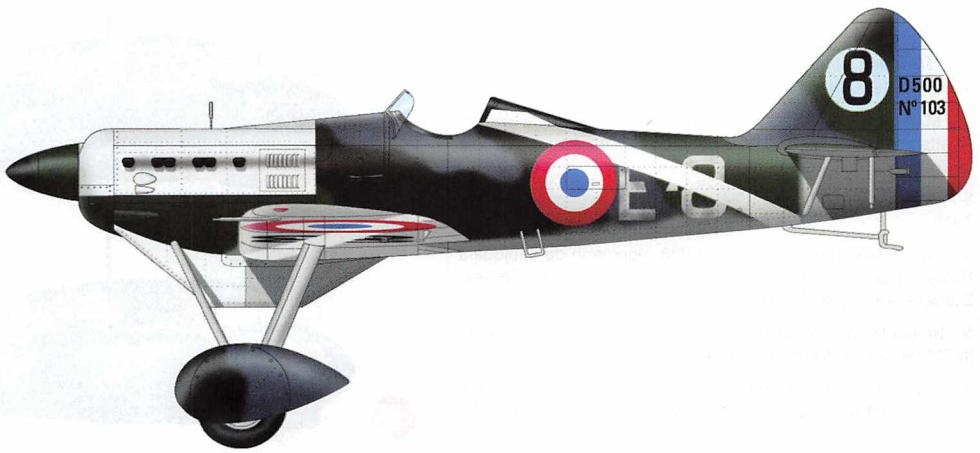
Potez 63.11 n° 384 (C-883)
Équipage de l'adjudant-chef Berland
GAO 3/551
Abattu par des Me 109 à Ste Marguerite-en-Ouche (Eure), le 13 juin 1940 (3 tués).



Potez 637 n° 38 (C-622)
GR I/52, St Dizier (Haute-Marne)
Accidenté le 24 avril 1940.



Dewoitine D.500 n° 103 (R-103)
Ecole de Pilotage n° 1
Accidenté par le sous-lieutenant de La Salle
La Rochelle-Laleu, 21 mai 1940.



Pierre-André Tilley – © 05.1998

Quand on parcourt les JMO, on reste stupéfait par le nombre d'allers et retours effectués par les navigants de première ligne pour aller chercher du matériel neuf ou de remplacement. Ce fut, bien évidemment, au détriment des besoins du front.

DÉFICIT EN RESSOURCES HUMAINES

Le problème le plus crucial auquel dut faire face l'armée de l'Air en 1940 fut celui du personnel navigant. On a longuement épilogué sur la question du matériel en oubliant de se demander qui aurait piloté cinq cents ou mille avions de plus, même ultramodernes.

Au 10 mai, pour piloter 511 monoplaces disponibles, les Zones d'Opérations Aériennes Nord (ZOAN) et Est (ZOAE) n'alignaient que 395 pilotes, ce qui représentait 0,77 pilote par avion. La situation devait rapidement se dégrader un peu plus. Entre le déclenchement de l'offensive et le 15 juin, la chasse ne reçut que 246 pilotes en renfort, nombre déjà insuffisant pour couvrir les pertes (362), sans parler de l'accroissement du nombre d'unités.

La qualité des pilotes de renfort oscilla entre le bon et le moins bon. À l'exception des instructeurs transférés dans les unités combattantes, la plupart arrivèrent insuffisamment formés. L'entraînement en temps de paix avait été réglementé pour des impératifs de sécurité. Réprimandé pour s'être entraîné par mauvais temps, le capitaine Williame (commandant d'escadrille au GC I/2) avait eu cette réponse admirable : « *Parce que, Mon commandant, vous croyez qu'on choisira le temps qu'il fait en temps de guerre ?* ». L'instruction au tir des pilotes de chasse était quasiment inexistante et cette discipline, pourtant essentielle, n'avait fait l'objet d'aucune étude approfondie.

Pour accompagner ses ambitieux plans d'accroissement du matériel, l'armée de l'Air avait mis sur pied des plans encore plus ambitieux d'accroissement du personnel. En février 1940, l'apparition du Plan Vbis, prévoyant notamment 50 groupes de chasse pour un total de 1 770 appareils, ne fit qu'amplifier un déficit manifeste. Les objectifs fixés, 12 000 pilotes d'ici à avril 1941, étaient non seulement impossibles à atteindre mais tout à fait irréalistes. Le rendement réel des écoles tournait bien en-deçà des prévisions. Seulement 147 pilotes devaient sortir des CIC (centres d'instruction à la chasse) au 15 avril et... 42 au 15 mai. Compte tenu des pertes prévisibles au combat, il aurait fallu former au moins 130 pilotes par mois pour simplement maintenir à niveau les effectifs des groupes existants.

UNE AVIATION SACRIFIÉE

Dépassé par les événements, dominé sur les plans quantitatif, qualitatif et intellectuel par un ennemi plus imaginatif, qui privilégia la vitesse à la sécurité, le mouvement à l'immobilisme, le haut commandement français ne put que parer au plus pressé. Obsédé par le « qu'en dira-t-on » de l'infanterie et des civils, il organisa des missions aussi stériles que coûteuses juste pour « montrer nos cocardes ». Pour ne pas avoir pris au sérieux les renseignements de l'aviation sur la percée des Ardennes, il dut monter des missions suicides sur les ponts de la Meuse. Méconnaissant le principe de concentration, il fit effectuer des missions de harcèlement par de petits pelotons de bombardiers, dont l'espacement dans le temps facilita la tâche des Messerschmitt 109. Il demanda à l'aéronautique Navale des missions contre nature qui virent des hydravions Laté 298 bombarder des objectifs terrestres. Il envoya des Morane 406 mitrailler les *Panzerdivisionen*.

Ce furent bien des missions de sacrifice. Non pas parce que l'aviation ne fut pas engagée « dans les conditions prévues pour son emploi normal », mais bien parce que son emploi « normal » reposait sur des conceptions totalement périmées.

Un mois après le déclenchement de la grande bagarre, les responsables eurent enfin la révélation de la manière de mener une guerre aérienne moderne. Il était temps ! Le 11 juin, le général Bouscat, commandant la ZOAE, publiait son instruction sur l'emploi de l'aviation de chasse dans la bataille terrestre défensive. Non dénuée de bon sens, cette circulaire, qui reprenait, entre autres, le principe de la *freie Jagd* allemande, n'était cependant plus alors qu'un recueil de vœux pieux. Quand on y lit que « *la contre-préparation aérienne repose sur la transmission rapide d'un signal d'alerte aux formations de chasse intéressées* », on se dit qu'il y avait encore du pain sur la planche...

Le plus étonnant de l'affaire, c'est qu'un an plus tard, pour la campagne de Syrie, toutes ces belles théories seront reléguées au placard. Il faudra en fait attendre 1943 que les Soviétiques (pour *Normandie*, qui n'est pas encore *Niémen*) et les Américains tapent du poing sur la table pour qu'enfin l'aviation française fasse le nécessaire pour combler son retard. Stratégie inadaptée, déficit en pilotes, renforts insuffisants, infériorité du matériel, absence de transmissions fiables et rapides... autant de raisons qui permirent à la Luftwaffe d'obtenir la supériorité aérienne.

Ce ne furent pas les seules, comme nous le verrons dans la partie suivante.

NOTES

(1) Contrairement à une croyance populaire, l'état-major avait parfaitement envisagé l'hypothèse de la percée des Ardennes. Simplement, il la pensait impossible avec d'importantes forces mécaniques en peu de temps. C'est la raison pour laquelle, lorsque les aviateurs rapportèrent, dès le 12 mai, la présence de blindés sur la rive gauche de la Semoy près de Bouillon, les responsables locaux estimèrent qu'il ne pouvait s'agir que de reconnaissances en profondeur.

(2) Icare n° 51, printemps 1977.

After the campaign, the French staff faced the charge to have turned down the dive-bomber in favour of the ground-attack aircraft. As a matter of fact, eventual events will prove they were right, but at that time, French assault planes lacked the most basic equipement to survive in hostile environment, such as self-sealing tanks and armour.
Depicted here, one of the two Bréguet 695s (n° 51) delivered direct by the Villacoublay plant to GBA II/51, on June 12.

Le concept de l'avion d'assaut, que l'on a reproché au général Vuillemin d'avoir favorisé au détriment du bombardier en piqué, était une formule viable qui fera ses preuves ultérieurement, mais dans d'autres conditions d'emploi.

Il aurait fallu simplement que l'état-major réfléchisse que l'ennemi n'allait pas laisser les Bréguet 693 massacrer tranquillement ses colonnes sans réagir et qu'il exige du constructeur un blindage et des réservoirs auto-obturants. Au lieu de cela, cet appareil qui était conçu pour l'attaque en vol rasant possédait des moteurs qui donnaient leur puissance maximale à... 3 000 mètres.

L'un des deux Bréguet 695 livrés directement par l'usine de Villacoublay le 12 juin, le n° 51 fut immédiatement affecté au GBA II/51. Il porte sur la dérive l'insigne de la 3ème escadrille (SAL 4).

(Collection B. Regnier)

Un scénario catastrophe

NAISSANCE D'UNE LÉGENDE

Parce que de nombreux avions avaient été abandonnés dans la zone occupée par les Allemands et que beaucoup d'archives avaient été détruites ou capturées, les pertes françaises n'ont pas été comptabilisées par simple addition, mais par soustraction entre le nombre d'avions présents au 10 mai et livrés pendant la campagne, d'une part, et le nombre d'avions retrouvés en zone libre, en Corse et en Afrique du Nord, d'autre part. Toutefois, le nombre d'avions livrés après le 10 juin et le recensement du 20 juillet, réalisé par les Commissions d'armistice, sont sujets à controverse. La désorganisation du système administratif, la « cueillette » sauvage et la destruction d'avions neufs dans les usines ne permettent pas de cerner la réalité au plus près, d'autant que la Commission d'armistice italienne s'est embrouillée à loisir dans ses chiffres et a présenté pour l'Afrique du Nord un tableau manifestement erroné.

Si l'on a longuement épilogué sur la question des victoires, celle des pertes paraît avoir moins retenu l'attention. La plupart des études sur les pertes ont été faussées par le fait que leurs auteurs ont pris comme base de référence le nombre d'avions affectés aux seules unités combattantes de métropole. C'est de cette méthode qu'est née la légende d'une aviation invaincue.

Par exemple, beaucoup d'auteurs ont fait le rapprochement entre les 1 705 chasseurs retrouvés en zone libre et en Afrique du Nord le 20 juillet et les 912 affectés aux unités de première ligne le 10 mai. Cependant, comme le recensement du 20 juillet porte sur *tous les avions*, en unité, sans affectation, disponibles ou en piteux état, modernes et anciens, il faut donc comparer son résultat aux 2 001 chasseurs comptabilisés le 10 mai dans les mêmes conditions. Et là, évidemment, ça change tout et personne ne peut plus prétendre que la chasse française disposait de plus d'avions à la fin de la campagne qu'au début.

Pour nos tableaux, nous nous baserons non seulement sur les archives officielles, mais aussi sur les travaux de trois historiens réputés pour leur sérieux, Raymond Danel, Jean Cuny (1) et Paul Martin (2). Leurs études peuvent comporter certaines erreurs et approximations, mais elles sont sans contestation possible les plus fiables à ce jour.

En ce qui concerne la chasse, il existait 2 001 avions de chasse modernes (3) au 10 mai, répartis entre les unités combattantes, celles de l'intérieur et l'EAA 301 (qui regroupait les avions non affectés, ceux en réparations et en cours d'équipement). **L'industrie livra 627 appareils supplémentaires entre mai et juin 1940. En zone libre, les commissions d'armistice relevèrent 1 155 chasseurs : 51 Bloch 151, 260 Bloch 152, 9 Bloch 155, 9 Caudron 714, 45 Curtiss H-75A, 170 Dewoitine 520, 9 Koolhoven FK.58, 453 Morane 406, 32 Potez 630, 112 Potez 631 et 5 Arsenal VG.30 et dérivés. Raymond Danel et Jean Cuny estiment le nombre d'avions de chasse recensés en Afrique du Nord, en AOF et au Levant à environ 550 appareils, soit 145 Curtiss H-75A, 165 Dewoitine 520, 200 Morane 406 et 40 Potez 630/631. Ce qui donne un total général de quelque 1 705 chasseurs. Différence : 923 avions (35 % des effectifs).**

Le 10 mai, l'armée de l'Air disposait de 564 bombardiers modernes et de transition et 1 063 avions de renseignement (4) modernes et de transition (5). À ceux-ci s'ajoutèrent 473 bombardiers et 136 avions de renseignement neufs livrés pendant la campagne. Au 20 juillet furent recensés 326 bombardiers et 346 avions de renseignement en zone non occupée, ainsi que 482 bombardiers (6) et 223 avions de renseignement en Afrique du Nord, en AOF et au Levant. Différence : 859 avions (soit 38 % des effectifs).

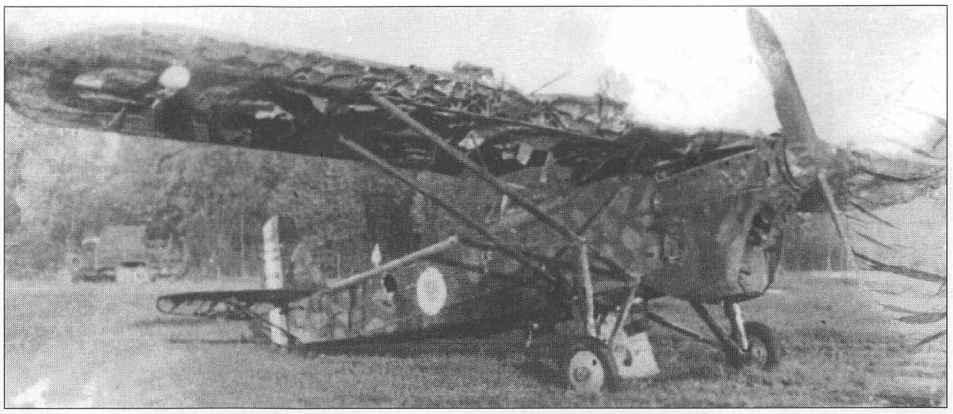
Si, sur le papier, l'armée de l'Air a perdu plus du tiers de ses avions en six semaines de combat, les pertes réelles sont supérieures et s'approchent vraisemblablement des 50%. Dans l'étrange double jeu que les autorités de Vichy ont joué avec l'occupant, afin de dissimuler le véritable potentiel de

Photo : archives B. Barbas

TABLEAU I
Pertes en matériel de l'armée de l'Air au combat (10 mai - 25 juin)

TYPE	CA	Flak	TOTAL
Bloch 151/152	69	5	74
Caudron 714	8	-	8
Curtiss H-75A	54	1	55
Dewoitine 520	31	1	32
Morane 406	99	24	123
Potez 631	5	7	12
CHASSE	**266**	**38**	**304**
Amiot 143	-	5	5
Amiot 351/354	-	5	5
Bloch 210	-	5	5
Bréguet 691-695	25	31	56
Douglas DB-7	10	4	14
Farman 222-224	1	1	2
LeO 451	27	19	46
Martin 167F	8	12	20
Potez 633	2	4	6
BOMBARDT	**73**	**86**	**159**
ANF Mureaux	4	-	4
Bloch 174	2	-	2
Potez 637	3	2	5
Potez 63.11	52	49	101
RENSEIGNT	**61**	**51**	**112**
TOTAUX	**400**	**175**	**575**

CA : combat aérien - Source : Paul Martin



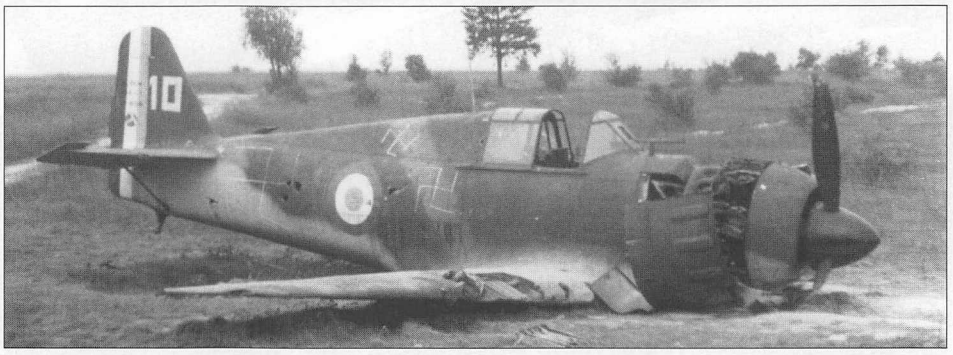


TABLEAU II
Pertes totales de l'armée de l'Air (10 mai - 9 juin)

TYPE	Air	Sol	Accid	Total
Chasse	249	135	122	506
Bombardt	104	43	64	211
Renseignt	57	56	44	157
TOTAUX	**410**	**234**	**230**	**874**

l'armée de l'Air, de nombreux avions réduits à l'état de tas de ferrailles (de l'ordre de 200 à 250 appareils) ont été comptés parmi les appareils valides recensés en zone libre.
Le cas d'Aulnat mérite d'être cité. Dans un communiqué triomphal, l'OKW annonçait que « 232 chasseurs ont été capturés intacts le 20 juin par les unités allemandes ». La vérité est légèrement différente. Ce sont en fait 274 Morane 406 accidentés ou endommagés qui avaient été entreposés à l'ARAA d'Aulnat en attente de réparations, de « cannibalisation » ou de réforme. Au moins 168 d'entre eux apparaissent dans l'état dressé le 20 juillet. Ils figurent aussi parmi les 192 Morane proposés à la réforme à la Commission d'armistice le 8 octobre 1940... Mais, il n'y avait pas que des Morane à Aulnat, puisque l'on dénombre également dans l'état au 20 juillet 40 Bloch 152, sur lesquels 33 seront proposés à la réforme dans les mêmes conditions. Si ce ne sont pas des pertes liées à la campagne de France, ça y ressemble étrangement.
Dans ces conditions, on peut estimer que l'on dépasse allègrement la barre des 2 000 avions perdus pendant la campagne.
En outre, les pertes de matériel neuf détruit ou capturé (trop souvent intact) dans les usines et les dépôts (Le Bourget, Méaulte, Châteauroux, Issy-les-Moulineaux...) ont été exclues des recensements dans la mesure où ces appareils n'avaient pas été officiellement réceptionnés. Faute d'avoir pu dénicher un état quelconque dans les archives allemandes, on en reste à une estimation « à la louche ». Difficile de se faire une religion en la matière, mais il est vraisemblable que les Allemands ont récupéré plus de trois cents avions neufs en parfait état.

UN POTENTIEL PUREMENT THÉORIQUE

Certes, l'aviation française représentait encore un potentiel non négligeable au 25 juin 1940. Tout au moins sur un plan purement théorique. Coupée en deux par la Méditerranée, totalement désorganisée, répartie sur des terrains dont la plupart n'étaient pas équipés pour accueillir autant d'avions à la fois, l'armée de l'Air n'était alors plus en mesure de faire face aux exigences de la guerre aérienne moderne.
En outre, nation coloniale par excellence, la France n'avait pas estimé souhaitable d'étendre sa technologie au-delà des frontières métropolitaines – la délocalisation n'était pas encore au goût du jour (7). Toutes les usines se trouvaient en France et une grande partie de celles-ci dans la zone occupée par les Allemands. De ce fait, les parcs et ateliers situés en Afrique du Nord n'auraient pu compter que sur leur faible stock de pièces détachées, d'armes et de munitions, si d'aventure le gouvernement du maréchal Pétain s'était décidé en faveur de la poursuite de la guerre.
Beaucoup d'appareils bloqués en zone libre n'auraient jamais pu traverser la Méditerranée, faute d'une autonomie suffisante.
L'armée de l'Air, réduite à sa plus simple expression, se serait donc trouvée rapidement paralysée et aurait dû faire appel à l'industrie américaine pour se rééquiper en totalité. Il faut quand même se souvenir qu'à cette époque, la moitié des commandes ou options auprès des constructeurs américains portaient sur des modèles totalement inadaptés aux combats sur le front européen (P-39, P-40, P-46 (8), P-38 – qui auraient été vraisemblablement livrés sans compresseur, comme pour la RAF). À une époque où la loi « prêt-et-bail » n'avait pas été votée aux États-Unis, les réserves de la Banque de France, mises à l'abri sur le continent africain, auraient-elles été suffisantes pour rééquiper l'armée de l'Air ?
Enfin, sur les centaines d'avions repliés de l'autre côté de la Méditerranée, combien étaient réellement encore en état de combattre ? Sans parler des équipages...

LES PERTES FRANÇAISES

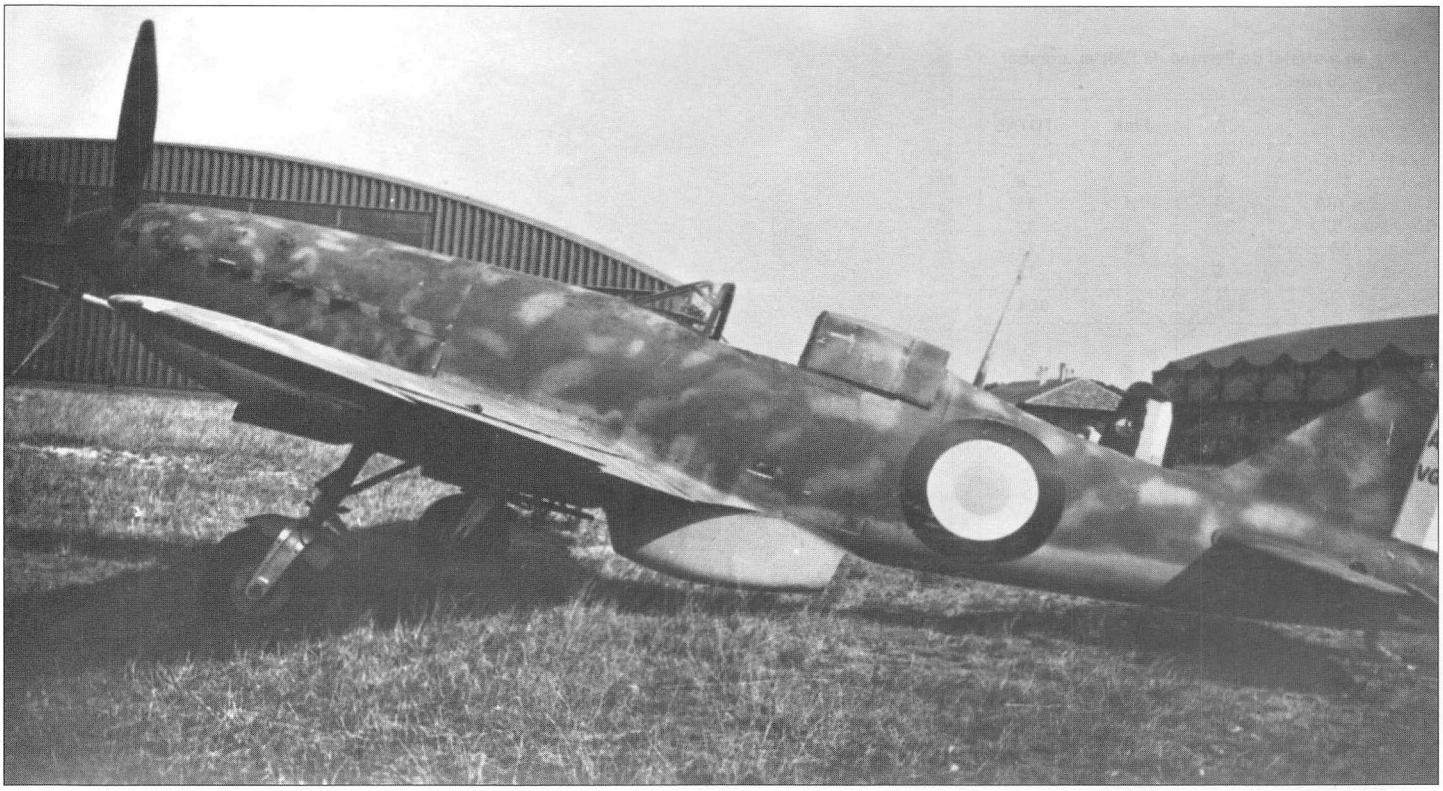
Pour comprendre maintenant si, au combat, l'armée de l'Air a réellement tenu la dragée haute à la Luftwaffe, il nous faut déterminer de quelle manière ces pertes sont survenues. Dans le tableau I, réalisé par Paul Martin, ne sont repris que les appareils détruits du fait de l'ennemi en mission. Sont donc

En haut :
Un des trois ANF 115 du GAO 2/551 détruits au sol à Tournes, les 10 et 11 mai. Repliée deux jours plus tard, cette unité ne disposait plus que d'un Potez 63.11 et d'un ANF 115.
(Archives J.V. Crow)

Ci-dessus :
Accidenté le 14 mai au carrefour des routes de Tahure et de Suippes, le Bloch 152 n° 506 du GC I/8 a dû être abandonné sur place, faute de temps et de moyens pour le récupérer. Ce ne fut pourtant que le 12 juin que les Allemands arrivèrent sur place. En occupant le terrain, la Luftwaffe a pu récupérer ses épaves, dont certaines ont été réparées.
Les croix gammées à l'envers ont sans doute été tracées par des Français qui croyaient que tout ce qui volait était allemand...
(ECPA)

Above :
One of the three ANF Les Mureaux 115s of GAO 2/551 straffed at Tournes on May 10 and 11. Withdrawn from the front-line two days later, this unit was left with only one Potez 63.11 and one ANF 115.

Below :
The Bloch 152 n°506 of GC I/8 was simply left where it had crashed on May 14, just because the French Air Force lacked means to retrieve wrecks.
The German troops, however, arrived there only on June 12.
The inverted swastikas were probably chalked on by some Frenchmen who thought that all that flew was German...



L'un des sept Arsenal VG.33 convoyés à Villacoublay avant leur prise en compte officielle. Ils seront repliés dans le sud avant le 12 juin, date d'évacuation de la base. Quelques uns tomberont intacts aux mains des Allemands à Bordeaux et à Landes-de-Bussac. (Archives A-J., D.R.)

Above :
One of the seven Arsenal VG.33s taken in charge after having been rolled out of the Villacoublay plant.

Opposite page, top and middle right :
Caudron 714s abandonned by GC I/145 à Dreux on June 11.

Opposite page, middle left :
More C.714s of GC I/145, but these are training aircraft , most of them unarmed, left behind at Guyancourt by the Poles.

Opposite page, bottom :
A Bréguet 693, likely n°12, abandonned by GBA I/54 at Bessay. In their hurry, the mechanics forgot to dismount the guns.

exclus les appareils abandonnés (quelle qu'en soit la raison) et détruits accidentellement. Le GQG a publié ses propres statistiques, arrêtées au 9 juin au soir. On les retrouve dans le tableau II. Arrêtons-nous sur la chasse et plus particulièrement sur les quatre types de chasseurs les plus répandus. Le tableau III rend compte du taux des pertes en matériel subies en combat aérien par rapport au nombre engagé (effectif initial complété des livraisons). Les victoires revendiquées sont conformes au tableau publié en page 8 (pour des raisons de commodité, elles sont arrondies au nombre entier supérieur). Tous les chiffres (pertes, livraisons et victoires) sont arrêtés au 10 juin au soir.

Les pertes varient sensiblement d'un modèle à l'autre, mais, dans l'ensemble, elles demeurent inférieures au taux d'attrition dont souffriront sous peu la Luftwaffe et la RAF. Toutefois, le taux de pertes de la chasse française n'en reste pas moins inquiétant et n'aurait pas manqué de poser de graves problèmes si la campagne n'avait pris fin prématurément. Au 19 mai, la chasse avait perdu 254 appareils (toutes causes confondues), alors que seulement 123 appareils avaient été livrés en complément. La production ne parvenait pas à boucher les trous.

Le 2 juin à zéro heure, l'armée de l'Air alignait dans la zone des combats :

– 455 chasseurs monoplaces, dont 339 disponibles (à l'exception des II/8 à Lympne, III/2 et II/6 en transformation),
– 40 chasseurs multiplaces, dont 29 disponibles,
– 341 bombardiers, dont 170 disponibles,
– 270 avions de renseignement, dont 164 disponibles (sauf II/52 en transformation).

Une misère.

Les pertes en vies humaines étaient bien plus préoccupantes. Au 13 juin, 387 pilotes et 318 membres d'équipage avaient été mis hors de combat, tués, disparus ou blessés. À elle seule, la chasse déplorait à cette même date 65 tués, 101 disparus et 127 blessés. Dans ces conditions, sans parier sur une substantielle, car peu prévisible, augmentation des cadences d'arrivée de pilotes de remplacement, la chasse française aurait virtuellement cessé d'exister en septembre 1940.

TABLEAU III
Pertes et victoires en combat aérien par type de chasseurs (10 mai - 10 juin)

TYPE	Pertes combat	Total engagé	% pertes	Victoires revend.	Ratio vict/per.
Bloch	67	389	17%	123	1,83
Curtiss	48	221	22%	176	3,66
Dewoitine	29	205	14%	86	2,97
Morane	95	536	18%	149	1,56
CHASSE	**239**	**1351**	**18%**	**533**	**2,23**

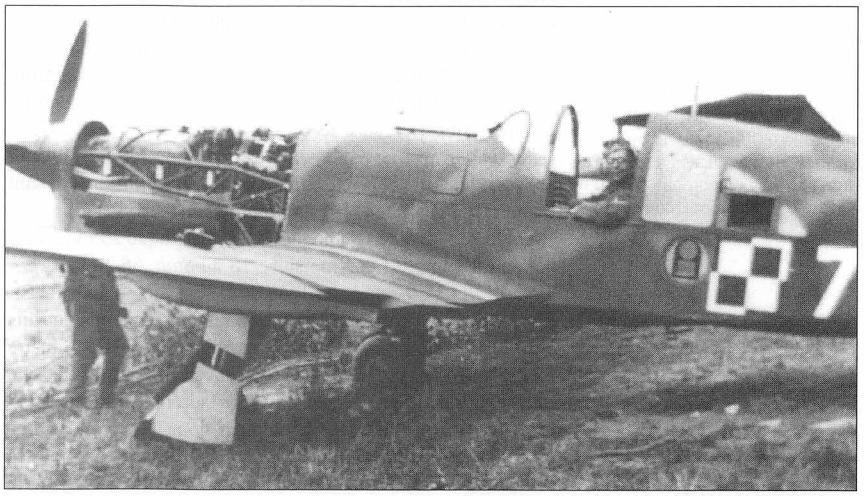
TABLEAU IV
Pertes allemandes en matériel (10 mai - 25 juin)

TYPE	CA	DCA	Inconnue	Total
Bf 109	144	12	76	232
Bf 110	77	2	25	104
Do 17/Do 215	129	24	60	213
Ju 88	41	17	30	88
He 111	167	35	87	289
Hs 123	2	2	2	6
Ju 87	64	26	35	125
Ju 52	2	18	3	23
Hs 126	54	10	27	91
TOTAUX	**680**	**146**	**345**	**1 171**

L'ÉTUDE DES PERTES ALLEMANDES

L'étude du tableau IV montre une disparité des chiffres flagrante. Face aux aviations alliées en général et à l'armée de l'Air en particulier, la Luftwaffe a pris une véritable claque. Si l'on admet le raisonnement développé en page 8, ce seraient donc 920 avions que l'aviation allemande aurait perdus en combat aérien. Il n'y a sans doute pas là matière à un triomphalisme excessif, mais ces chiffres nous autorisent à penser que la campagne de France n'a pas été une promenade de santé pour l'aviation allemande.

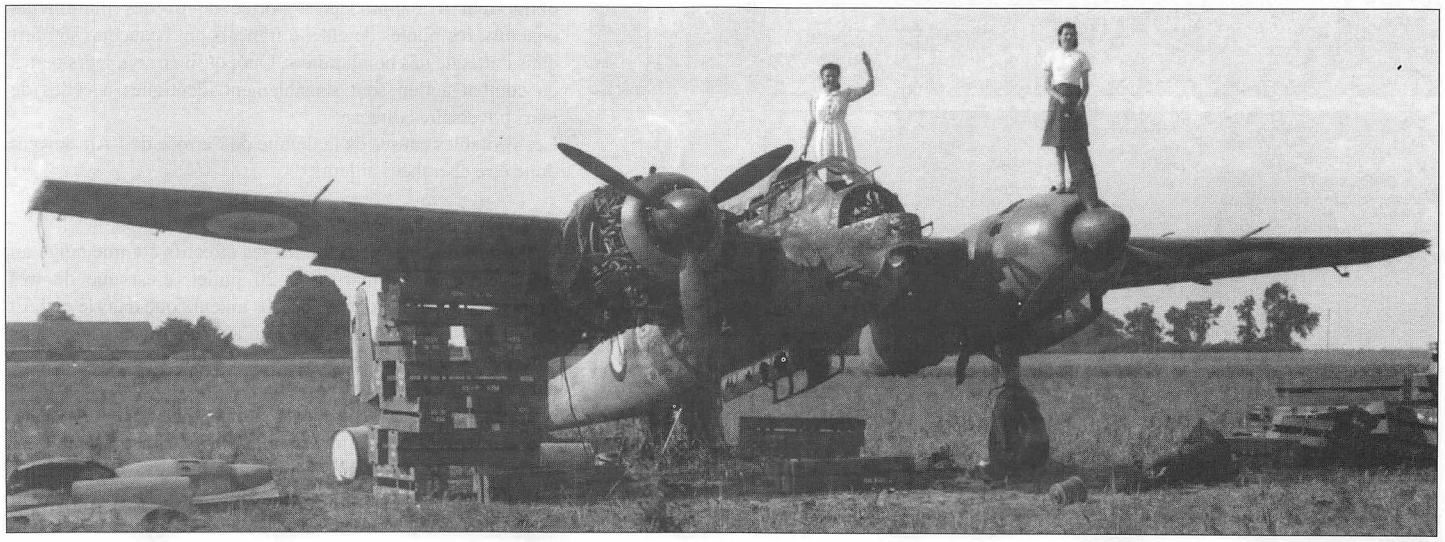
Au 4 mai, la Luftwaffe alignait un total de 1 366 Bf 109, sur lesquels 1 052 étaient destinés à être immédiatement engagés à l'ouest au sein des *Luftflottenkommandos* 2 (Kesselring) et 3 (Sperrle). Leurs pertes rien qu'en combat aérien peuvent être estimées à 200 avions, ce qui représente un taux d'attrition de 20 %. Sur les 319 Bf 110 engagés à l'ouest, 95 ont été perdus dans les mêmes circonstances (soit 30 %). Pour affiner ces statistiques, il serait nécessaire de tenir compte des appareils



En haut et ci-dessus à droite : Dreux, juin 1940. Des soldats allemands inspectent quelques uns des Caudron 714 abandonnés par le GC I/145 lors de son repli, le 11 juin. On note que sur les appareils opérationnels, la cocarde française n'apparaît plus sous le damier polonais et que les numéros individuels sont peints sur les flancs, oblitérant le matricule militaire peint sous les ailes d'une manière inhabituelle (la lettre « I » et le tirait sur l'intrados droit et les trois chiffres sur l'intrados gauche). Seule la taille des numéros permettait de distinguer les deux escadrilles. Ceux-ci appartenaient à la 1ère escadrille, le « 7 » était l'appareil du lieutenant Czerwinski et le « 10 » celui du lieutenant Kowalski. (Archives J-V. Crow)

Ci-dessus à gauche : les C-714 laissés à Guyancourt. Sur les appareils d'entraînement, les numéros individuels étaient peints sur la dérive. Il s'agit ici des appareils de la 1ère escadrille, ceux de la 2ème portant des numéros plus larges. (Archives J.V. Crow)

Ci-dessous : un Bréguet 693 abandonné par la 2ème escadrille du GBA I/54 à Bessay (Eure-et-Loir). Cet appareil est vraisemblablement le n° 12, dont le sous-lieutenant Chauvet a cassé le demi-train droit à l'atterrissage le 9 juin. On notera que les mécaniciens n'ont même pas pris le soin de démonter les armes de bord avant de quitter les lieux. (Photo F. Legrand)



Above :
Damaged beyond repair in a fierce dogfight, the Bloch 152 n°131 was left behind by GC III/10 at Couvron, near Laon.

Below :
Lieutenant Charles Cabaret's Dewoitine D.520 n°74 stands on the banks of Ourcq canal, at Meaux-Esbly, on June 3.

perçus en complément au cours de la campagne. Les archives allemandes sont malheureusement muettes sur ce sujet. On possède cependant quelques indices provenant de l'interrogatoire des prisonniers allemands. Le *Feldwebel* Hotterscheidt, pilote d'un He 111 de la 5./KG 55, abattu et fait prisonnier le 5 juin, a déclaré que son groupe ne disposait pas des réserves prévues et que les avions de remplacement n'étaient pas encore arrivés.

Les pertes des *Kampfgeschwadern* ont atteint des sommets, avec un taux d'attrition du fait de l'ennemi et pour cause inconnue de près de 52 % pour les He 111. Le I./KG 4 possédait 36 He 111 le 10 mai (9); au 31 mai, ses pertes s'élevaient à 6 appareils abattus et 7 accidentés (certains à la suite de dégâts subis en combat). Le III./KG 51 laissa 14 de ses 32 He 111 dans la campagne de France (10). L'une des escadres de bombardement les plus malmenées fut sans doute la KG 54, qui perdit 51 appareils en opérations, dont la majeure partie à la chasse anglaise.

LES VICTOIRES DE LA LUFTWAFFE

Revenons à la chasse avec un exemple précis : la JG 27. Celle-ci, sous les ordres de l'*Oberst* Max Ibel est constituée initialement par le *Stab*/JG 27 (*Hauptmann* Adolf Galland), le I./JG 27 (*Hauptmann* Riegel), le I./JG 1 (*Hauptmann* Woldenga) et le I./JG 21 (*Hauptmann* Ultsch). Ce dernier groupe quitte l'escadre le 6 juin, remplacé par le II./JG 27 (*Hauptmann* Werner Andres). Entre-temps, le 18 mai, la JG 27 se voit affecter le I./JG 51 (*Hauptmann* Brustellin) et, pendant quelque temps, le I.(J)/LG 2 (*Hauptmann* Trübenbach).

Entre le 10 mai et le 18 juin, la JG 27 revendique 235 victoires aériennes, réparties comme suit : 18 au *Stab*, 56 au I./JG 27, 10 au II./JG 27, 82 au I./JG 1, 37 au I./JG 21 et 32 au I./JG 51. Son palmarès compte également 173 avions ennemis détruits au sol. C'est tout simplement extraordinaire, si extraordinaire même que l'on se demande si ces chiffres reflètent une quelconque réalité. Deux exemples fixeront les idées. Le 5 juin, l'escadre revendique 22 victoires, dont 11 Morane; sur ce total 4 sont attribuées au *Hauptmann* Balthasar. Les pertes françaises de la journée s'élèvent à 14 chasseurs. Le 6 juin, la JG 27 fait encore plus fort : 27 avions ennemis abattus, dont 19 LeO 45 (5 victoires homologuées à Balthasar). Les pertes françaises se montent globalement à 30 avions, dont 10 LeO 451. Mais, il faut aussi tenir compte des 2 victoires attribuées au III./JG 53, des 4 Morane homologués au I./JG 53, des 3 Bloch revendiqués par le I./JG 3 et d'une douzaine de victoires supplémentaires revendiquées par plusieurs autres groupes de chasse.

Pendant la *Frankreichfeldzug*, la JG 27 perd au moins 22 Bf 109, dont 15 en combat aérien, faisant 6 tués (dont 3 par accident), 5 prisonniers et 1 blessé grave.

Le II./JG 27 du *Hauptmann* Werner Andres a mené une existence agitée. D'abord employé de manière autonome, il est englobé dans la JG 26 le 17 mai, puis dans la LG 1 le 22, avant d'être rattaché à la JG 27 le 6 juin. Pour un total de 23 victoires, le groupe perd 12 appareils en combat (dont un à la DCA), un pilote tué, quatre prisonniers et un blessé grave. Le groupe était équipé de 42 Bf 109E au 10 mai 1940.

On peut multiplier les exemples à l'infini. Terminons avec le bilan de la JG 51 (11) : « *Les pertes en avions de la JG 51 avoisinèrent les 19 %, ce qui correspond à la moyenne des autres escadres. Bien que tous les appareils de réserve aient été mobilisés, les maigres renforts fournis par une industrie qui ne tournait pas encore à plein régime compensèrent tout juste les pertes* ».

À propos des victoires allemandes qui semblent aussi fantaisistes que celles de la RAF en France, il faut tenir compte d'un facteur. Les pilotes de la Luftwaffe ont eu l'avantage de pouvoir recenser sur le terrain les avions français détruits en combat. Il est vraisemblable que la même carcasse de tôles enchevêtrées ait pu être comptée de bonne foi par plusieurs pilotes d'unités différentes, ayant chacun revendiqué, un jour, une victoire sur le secteur.

Ci-dessous :
Le Bloch 152 n° 131, abandonné par le GC III/10 sur le terrain de Couvron, après avoir été endommagé en combat aérien. (Photo K. Tschöpel, courtoisie IPMS-Deutschland)

En bas :
Le Dewoitine D.520 n° 74 avec lequel le lieutenant Charles Cabaret, moniteur à l'école de Salon, fut affecté au GC I/3, qu'il retrouva sur les bords du canal de l'Ourcq, à Meaux-Esbly, le 3 juin. On note qu'à cette époque, les avions étaient soigneusement dispersés et camouflés sous les arbres – quand le terrain le permettait. (Photo C. Cabaret)

DES PERTES COMPARABLES

Comme on le voit, les exemples individuels choisis au hasard, tant parmi les escadres de chasse que de bombardement, corroborent les statistiques globales, quelles qu'en soient les imperfections. La Luftwaffe n'était peut-être pas très affaiblie au soir du 25 juin, mais elle n'a certes pas remporté, dans le ciel tout au moins, l'écrasante victoire que l'on s'accorde à lui attribuer.

Il est évident que dans l'euphorie d'une victoire remportée avec une telle facilité sur une armée française tant redoutée, les responsables de l'aviation allemande ont considéré que l'analyse de ces chiffres était superfétatoire. Notons qu'ils ne s'en préoccuperont d'ailleurs pas davantage dans d'autres circonstances pourtant moins favorables.

Les comparaisons avec l'armée de l'Air s'arrêteront là. Le parallèle est impossible à établir. La chasse française a eu d'autres soucis que de maîtriser les seuls Bf 109 et les Bf 110. Ses victoires se répartissent également entre les chasseurs (41%) et les bombardiers bimoteurs allemands (41%). Dans des appareils dépourvus de protection, armés de « pétoires » (ignorant généralement l'usage des obus incendiaires) qui les obligeaient à s'approcher à portée de tir des mitrailleurs ennemis, les pilotes de chasse français ont beaucoup souffert dans l'attaque des bombardiers. Quoi qu'il en soit, leurs pertes en combat aérien sont sensiblement identiques à celles de leurs adversaires directs.

Les véritables causes de la défaite de l'armée de l'Air doivent donc être cherchées ailleurs.

ÉPINGLÉE AU SOL

Si l'armée de l'Air a vu fondre ses effectifs comme neige au soleil entre le 10 mai et le 20 juillet, c'est que de très nombreux appareils ont été perdus ailleurs que dans le ciel. Et où ont-ils pu être perdus ailleurs qu'au sol ? Tous les historiens s'accordent à réfuter la thèse d'une aviation française écrasée sur ses terrains le 10 mai. En effet, « seulement » 53 appareils ont été détruits par les bombes et obus allemands ce jour-là. Mais, pourquoi ces historiens se sont-ils arrêtés au premier jour de l'offensive ? Car, la Luftwaffe, elle, ne s'est pas arrêtée au 10 mai. Pendant toute la campagne, elle va pilonner, matraquer, ravager un grand nombre de terrains. Le résultat

sera dévastateur. L'état-major chiffre à 192 le nombre de raids sur les terrains français entre le 10 mai et le 8 juin, avec, toutefois, un net ralentissement de cette activité (au profit des raids sur les agglomérations) à partir du 16 mai.
Avec les usines, les gares et les villes, les aérodromes français ont constitué la cible privilégiée des bombardiers allemands, relayés dans cette tâche par les chasseurs. On note dans le JMO de la JG 77 une attaque d'Escarmain le 17 mai (3./JG 77), de Niergnies le 18 (3./JG 77) et de Merville (à deux reprises par le 2.(J)/LG 2) le 24. Le I./JG 27 a exécuté régulièrement ce type de mission jusqu'au 16 juin.
Les pertes françaises au sol ne sont connues que jusqu'au 9 juin (cf. tableau II). Bien entendu, elles ne sont pas réparties également entre les unités. Certaines ont été étrillées au point d'être repliées à l'arrière pour être transformées ou « recomplétées ».
Après avoir perdu 8 Morane à Niergnies le 10 mai, puis 6 autres en combat ultérieurement, le GC III/2 a dû gagner Avord le 1er juin pour recevoir des Curtiss H-75A. Le GC II/6, balayé à Maubeuge le 16 mai (16 Morane incendiés ou trop endommagés pour être réparés), a été replié à Châteauroux pour être transformé sur Bloch 152. Le GC III/7, qui a perdu 14 Morane en deux attaques (Vitry-le-François le 10 mai et Coulommiers le 9 juin) est brutalement passé prioritaire pour être transformé sur D.520. Les groupes de bombardement, de reconnaissance et les GAO n'ont pas été épargnés.
Bien qu'incomplets, les chiffres du tableau II montrent clairement que les destructions au sol représentent près d'un tiers des pertes à l'ennemi. Il n'est pas difficile de comprendre que si l'aviation française n'a pas été écrasée au sol, son potentiel s'est cruellement ressenti de ces mitraillages et bombardements répétés. Chaque avion endommagé légèrement était automatiquement indisponible pour au moins vingt-quatre heures, lorsque les circonstances n'obligèrent pas le groupe à l'abandonner sur place. Faute de pilote pour les replier, le GC II/4 doit incendier 8 Curtiss en parfait état le 17 juin à Dun-sur-Auron.

LE SACRIFICE DES MORANE 406 ?

Depuis le mémorable « savon » passé le 9 septembre 1939 à trois pilotes du GC I/3 qui avaient osé mitrailler le terrain de St Arnual, l'aviation française s'est soigneusement tenue à l'écart de ce genre d'activité. Les raisons exactes n'en sont pas claires, d'autant que l'attaque des aérodromes ennemis figurait dans la liste des missions dévolues à l'aviation.
En revanche, le haut commandement décida d'envoyer la chasse contre les colonnes de blindés. Certes, ces attaques généralement confiées aux Morane 406 – les moins bien adaptés à cette tâche – ont coûté 5 tués, 2 prisonniers et 1 blessé, mais on est quand même loin du « massacre des Morane », comme on le lit partout.
Elles ont été en tout cas moins coûteuses que l'intervention des Potez 631 de chasse de nuit qui perdirent six tués et quatre blessés en une seule attaque, le 27 mai.

ERREURS TACTIQUES

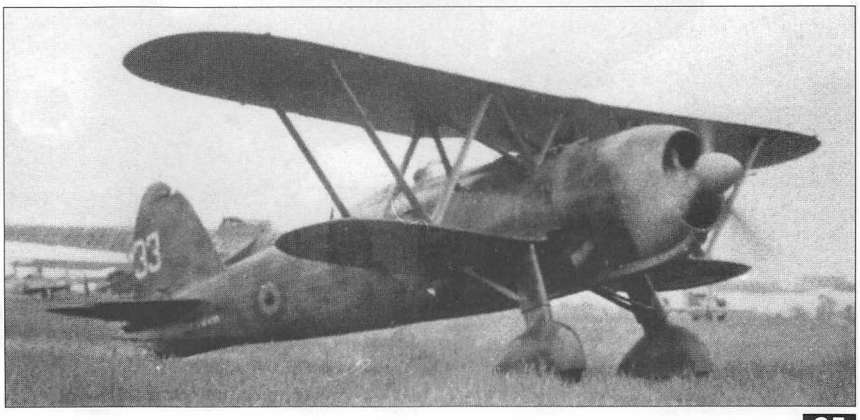
De tout ce qui précède doit-on en conclure que l'aviation française n'a pas été vaincue par la Luftwaffe ? N'a-t-il pas dépendu d'elle que les événements trouvent une autre issue, comme l'a écrit le général d'Harcourt ? C'est sans doute aller un peu vite en besogne et oublier qu'en fin de compte, c'est l'Allemagne qui a terminé victorieusement la campagne. C'est aussi nier toute responsabilité dans le désastre et fermer les yeux sur ses propres carences. L'aviation française peut-elle se retrancher derrière le fait que seuls ses grands chefs n'ont pas été à la hauteur des événements ? En d'autres termes, quels que furent leur courage, leur abnégation et leur sens du sacrifice, la manière dont les aviateurs se sont battu est-elle exempte de tout reproche ?
Sur le plan tactique, on est tenté de répondre par la négative. La chasse française avait opté pour un dispositif de patrouille à trois avions. S'il offre quelques avantages en matière de couverture mutuelle, il présente un inconvénient majeur : dans un virage serré, l'ailier extérieur est déporté et, non seulement il ne couvre plus personne, mais il se retrouve lui-même à découvert. La parade consiste à faire permuter les ailiers au cours du virage. Tout cela, c'est théoriquement bien beau, mais les Français partent avec un handicap de taille, l'absence de liaisons radio. Si le leader a le temps de battre des plans pour avertir ses ailiers, la manœuvre est exécutée à peu près correctement. S'il n'a pas le temps, le premier virage serré disloque la patrouille. C'est évidemment pire lorsque c'est un ailier qui a aperçu l'ennemi le premier. Il doit remonter à la hauteur de son chef, battre des plans et espérer avoir le temps de se replacer avant ou pendant le virage qui, généralement, précède toute attaque.
Cette carence en moyens de transmissions modernes fut préjudiciable à plus d'un groupe. Le 31 mars 1940, le capitaine Lacombe, qui commande la patrouille haute d'une formation de onze appareils du GC III/7, est victime d'une panne d'inhalateur et pique brusquement. Ses ailiers, ne comprenant pas ce qui se passe, le suivent au moment où se présente une vingtaine de Bf 109 du II./JG 53. Bilan, quatre Morane abattus, un tué et trois blessés.
Ce n'est pas sans avoir dû combattre quelques réticences que les jeunes théoriciens de la Luftwaffe (Werner Mölders, en particulier) ont pu imposer le dispositif plus souple de deux avions. Il semble d'ailleurs que certains Kommodores (les plus âgés, ceux qui seront remplacés avant la bataille d'Angleterre) s'y soient opposés dans leurs escadres. L'avantage de ce dispositif est sa très grande souplesse en combat tournoyant. L'unique préoccupation de l'ailier est de coller au sillage de son leader, qui lui assure la protection de ses arrières en retour.
Le pilote de chasse français a les défauts des qualités d'un peuple dont la discipline ne constitue pas l'une des vertus essentielles. Au cours des combats, les ailiers rompent

Below :
The Fokker C-X «700» of the Dutch squadron III-2 LvR landed at Calais after a most eventful sortie over Ypenburg. Its crew was eventually evacuated to Great-Britain.

Bottom :
One of the three Fiat CR.42s assembled by Belgian mechanics at Bordeaux. They were assigned on June 1 to the small group formed under Major Lamarche. The last five aircraft were stored at Toulouse.

Ci-dessous :
Le Fokker C-X « 700 », posé le 14 mai à Calais-Marck par le lieutenant Hendrick Linschoten du III-2 LvR au retour d'une mission mouvementée dans la région d'Ypenburg. Après une ou deux sorties au profit des Français, l'avion fut replié sur Chartres puis Caen. L'équipage s'embarqua pour l'Angleterre à Cherbourg, le 30 mai.

En bas :
l'un des trois Fiat CR.42 assemblés à Bordeaux par les mécaniciens belges. Ces appareils sont venus le 1er juin renforcer le groupe formé par le *Major* Lamarche avec les rescapés du II/2 Aé. La photo a été prise sur la base de Toulouse-Francazal, où les cinq derniers (24, 29, 31, 32 et 33) seront stockés par les Français après le départ des équipages belges pour l'Angleterre, via l'Afrique du Nord.
(Archives A-J., D.R.)



Opposite page, top :
The only prototype of the CAO 200 was one of the numerous prototypes captured intact by the Germans after the campaign. M. Demazières, the chief test pilot of SNCAO, shot down a He 111 on June 5, while he was on a test flight over Avord.

Opposite page, bottom :
The SNCASO Bloch MB.700 had been designed by André Herbemont of SPAD fame. This light-weight fighter (1,850 kg loaded) is said to have reached a top speed of 550 km/h at 4,000 m with a 700 hp engine. Found intact in a hangar at Buc, it was blown up by the Germans who believed it was booby-trapped.

Below :
Two Arsenal VG.33s captured at Bordeaux. On the foreground, the prototype (n° 01), the only machine of this type to have been fitted with undercarriage doors.

fréquemment la formation pour « y aller seuls », désorganisant le dispositif et s'offrant à découvert à un ennemi, souvent plus nombreux et mieux discipliné.
Le commandant du GC II/4 conclut son rapport sur un combat par cette remarque : « *Le palmarès aurait été plus riche encore si les attaques avaient été plus coordonnées et si certains chasseurs avaient un peu moins cherché à descendre leur boche* ».
Il n'est pas rare non plus de voir des patrouilles hautes, dites de protection, quitter leur position en altitude pour se joindre au combat. La première escadrille de Messerschmitt qui se présente coiffe ainsi tout le monde.
Les patrouilles hautes, qui devraient être réservées à la protection des autres patrouilles, engagent le combat aussi souvent qu'elles le peuvent. Réflexe bien compréhensible dans les circonstances du moment. Mais, en ce faisant, elles abandonnent les patrouilles basses à leur sort et aux Messerschmitt. C'est ainsi que le 24 mai, le commandant Castanier, commandant le GC III/6, est tué et l'un de ses ailiers fait prisonnier. Ils appartenaient à la patrouille basse que la patrouille haute du GC II/3 aurait dû protéger. Mais, au moment où sont arrivés les 109, celle-ci avait déjà engagé le combat avec des Do 17.
Le général d'Harcourt, inspecteur général de la chasse, est d'ailleurs obligé d'intervenir personnellement. Dans une note en date du 24 mai, il précise que : « *Les chefs de patrouille ne doivent jamais déclencher une attaque contre une formation de bombardiers sans vérifier que leur propre échelon de protection est en mesure d'intervenir ou que l'ennemi ne dispose pas de protection éloignée* ».
À l'inverse de ce qui se passait dans la plupart des autres forces aériennes, les commandants de groupe étaient considérés comme des officiers « administratifs » et participaient de ce fait rarement aux missions (quoique certains ne s'en privèrent pas et quatre tombèrent en combat aérien). Sur le plan psychologique, ce n'était sans doute pas une bonne méthode.
En revanche, la chasse française avait validé un excellent principe. Le commandement des patrouilles était confié non en fonction du grade, mais en fonction de l'expérience. Ainsi il était fréquent de voir des adjudants conduire des lieutenants et même des capitaines au combat. Ce principe avait ses limites, toutefois, et les commandants de groupe et d'escadrille ne laissaient en général à personne d'autre le soin de commander les patrouilles.

LE PRINCIPE DE PETERS

Si l'incompétence des grands chefs de l'armée de l'Air a été souvent mise en relief, les échelons inférieurs n'ont pas toujours échappé au « principe de Peters » (12).
Le haut commandement avait été parfaitement informé, dès le 23 mai, de l'imminence d'une attaque de grande envergure sur la région parisienne. À l'*Unternehmen Paula* allemande, les Français répliquèrent par la « mission Tapir ». Non seulement le GQG ne se préoccupa pas de rassembler toutes ses forces vives pour les lancer dans la bataille (13), mais il les dispersa un peu plus en confiant l'interception à l'aller, au Groupement n° 21 renforcé par une partie du Groupement n° 23 (ZOAN), et au retour, au Groupement n° 22 (ZOAE). La veille à 17 heures, le tout représentait exactement 218 monoplaces disponibles. Les Allemands allaient engager environ 1 000 avions au-dessus de la région parisienne. Pour une fois, l'aviation allemande n'aurait pas dû bénéficier de l'effet de surprise. Et pourtant...
Le GQG avait décidé de relayer les informations en provenance des centres de guet par l'émetteur de la Tour Eiffel. Toutefois, cette pratique n'était pas originale et les Allemands s'ingénièrent à brouiller les émissions – sans compter que ce relais servit de radiobalise aux bombardiers allemands... Le Groupement n° 21 donna l'ordre de décollage à 13 h 12. Il était déjà trop tard. Dans la majorité des cas, ce furent les bombardiers allemands eux-mêmes qui avertirent la chasse française de leur présence. Le bilan fut particulièrement lourd (12 tués).
Si cette carence en matière de liaisons obligea les unités à subir plus qu'à mener le combat, ce ne fut pas la seule cause de cette faillite. Bien que maître d'œuvre à l'aller, le Groupement n° 21 n'avait aucune autorité sur les unités du Groupement n° 23. Le commandant du Groupement n° 21 adopta une tactique de couverture sur zone, parfaitement incompatible avec les ordres de la ZOAN qui demandaient une concentration des moyens pour détruire au moins l'une des expéditions ennemies. Le Groupement n° 23 ne fut pas déchargé de sa mission principale qui était la couverture des forces terrestres des VI[e], VII[e] et X[e] armées. Le Groupement n° 22 avait reçu l'ordre de défendre à la fois Paris, Lyon et Le Creusot. Voulant regrouper ses forces pour barrer la route de l'est, il demanda l'autorisation de ramener vers le nord ses

Deux des trois Arsenal VG.33 repliés à Bordeaux-Mérignac et tombés entre les mains des Allemands. Au premier plan, le prototype n° 01, facilement reconnaissable au fait qu'il fut le seul à être équipé de trappes de train. Tant qu'un recensement précis des appareils capturés n'aura pas été dressé, il sera difficile de mesurer l'ampleur exacte des pertes de l'armée de l'Air. On reste néanmoins stupéfait par le nombre de prototypes abandonnés intacts. (ECPA)

groupes les plus au sud. Cette autorisation lui fut refusée. Seuls deux groupes sur les cinq disponibles purent prendre contact avec l'ennemi.

LE REPOS DU GUERRIER

Le comportement de certains commandants de groupe ne fut pas non plus exempt de tout reproche. Le colonel Dumèmes, commandant le Groupement de chasse n° 22, critiqua vivement la manière dont le GC II/5 fut engagé :

« *Le commandant du GC II/5 n'avait pas saisi l'importance des transmissions dans la manœuvre de défense aérienne du territoire et la nécessité que ses patrouilles puissent être actionnées dans les délais les plus courts. Le PC du commandant de groupe et le cantonnement des pilotes étaient trop éloignés du terrain; il n'y avait pas au PC de station radiotéléphonique capable d'orienter les patrouilles à une distance suffisante; on ne disposait que d'une voiture SARAM, la station Thomson ayant été placée au PC avancé de Fort-Diou, à Metz. D'autre part, j'avais à plusieurs reprises signalé au commandant de groupe la nécessité de s'organiser convenablement en vue de la manœuvre de défense aérienne du territoire, à savoir, permanence au PC de lui-même ou de l'un de ses adjoints, maintien du personnel en alerte à proximité des avions, repas pris sur le terrain, tout au moins le déjeuner, vérification du bon fonctionnement des transmissions de toute nature* ».

Bilan : le GC II/5 ne put faire décoller qu'une seule patrouille à 13 h 15, les autres pilotes étant partis se restaurer à la popote de Toul. Au moment où le Groupement n° 22 demanda par téléphone le décollage immédiat de la seconde patrouille, aucun officier ne put être joint sur le terrain de Croix-de-Metz. As de la guerre 1914-1918, le commandant du GC II/5 avait alors 47 ans et peut-être une guerre de retard.

Le rapport très critique du colonel Dumèmes souligne une autre caractéristique très française : les pilotes n'étaient présents sur le terrain que pour effectuer les missions. Ils dormaient en général en ville, la plupart du temps chez l'habitant. Plusieurs kilomètres séparaient leur cantonnement du terrain et comme ils étaient souvent disséminés dans différents villages, le ramassage du matin prenait de très longues minutes. Jean Tulasne, premier commandant opérationnel du groupe Normandie étonnera tout le monde en dormant sous son avion... tout le monde, sauf les Allemands, qui vivaient généralement vingt-quatre heures sur vingt-quatre à moins de 500 mètres de leurs appareils.

Peu de groupes se démarquèrent dans ce domaine. Au GC II/1, seuls les pilotes d'alerte passaient la nuit dans des tentes en bordure du terrain. Même le GC I/145 succomba au confort à la française : « *Le soir de notre arrivée,* nota Lionel de Marmier, *nous avons pu, grâce à l'amabilité du sous-préfet et du commissaire, loger nos hommes et les sous-officiers dans une minoterie de Dreux et les officiers à l'hôtel* ».

LES UNITÉS D'ÉLITE ET... LES AUTRES

La valeur des groupes au combat fut inégale. Il est un fait reconnu que les groupes sur Curtiss comptaient parmi l'élite de la chasse française. Ils furent d'ailleurs engagés sur le front dès septembre 1939 et, sans nul doute, à se frotter régulièrement à « ceux d'en face », ils acquirent une expérience que beaucoup d'autres pouvaient leur envier. On n'est d'ailleurs nullement surpris de les retrouver en tête des palmarès et, lorsque l'on parcourt leurs comptes rendus de combat, il est manifeste qu'ils prêtent moins le flanc à la critique sur la façon dont ils ont engagé leurs combats.

L'ordre d'affectation des Dewoitine 520 et des Arsenal VG.33, fleurons de l'industrie aéronautique française en mai 1940, est également révélateur de la hiérarchisation qu'avait établie le GQG, consciemment ou non.

À l'inverse, il a existé des groupes que l'on peut qualifier de « série B », en règle générale ceux qui étaient de création récente (14). Lorsqu'il s'est agi de leur affecter des pilotes, le réflexe naturel des commandants des groupes ponctionnés était de libérer les éléments qu'ils ne tenaient pas particulièrement à conserver. Outre les pilotes naturellement peu doués ou néophytes, il leur fut affecté les individus de maniement délicat. Les Polonais, que l'état-major ne tenait pas forcément en grande estime, furent réservés en majorité à ces groupes. Les commandants de ces nouveaux groupes furent souvent choisis parmi les officiers d'état-major, qui, pour la plupart n'avaient plus volé en unité depuis plusieurs années et dont l'expérience au front était nulle. Quand on compare le taux de pertes de ces groupes (toutes causes confondues, car les accidents furent nombreux) et leur palmarès, on remarque une disparité criarde.

Le GC I/145 semble avoir été classé dans cette dernière catégorie par l'état-major français. On ne voit d'ailleurs pas d'autre raison à sa transformation sur un type d'appareil qui avait été rejeté par l'armée de l'Air. Lionel de Marmier fut lui-même peu tendre avec ses protégés : « *Nous considérons, écrivit-il dans un compte rendu en date du 7 juin, que le rendement d'un pilote sera environ 70 % inférieur au rendement de ses camarades noyautés dans des escadrilles françaises. Ces gens* [sic]*, de caractère slave, sont incapables de comprendre le rôle important qui leur est alloué et voient la guerre actuelle sous le même angle que leur propre guerre. Exemple : incapables de tenir un horaire et il faut s'attendre à des retards variant entre 30 et 40 minutes au départ des patrouilles. Ce groupe donne l'impression d'un frêle esquif dans une mer démontée et inconnue d'eux* ». Quand on ne veut pas croire aux miracles, il est rare qu'ils se produisent.

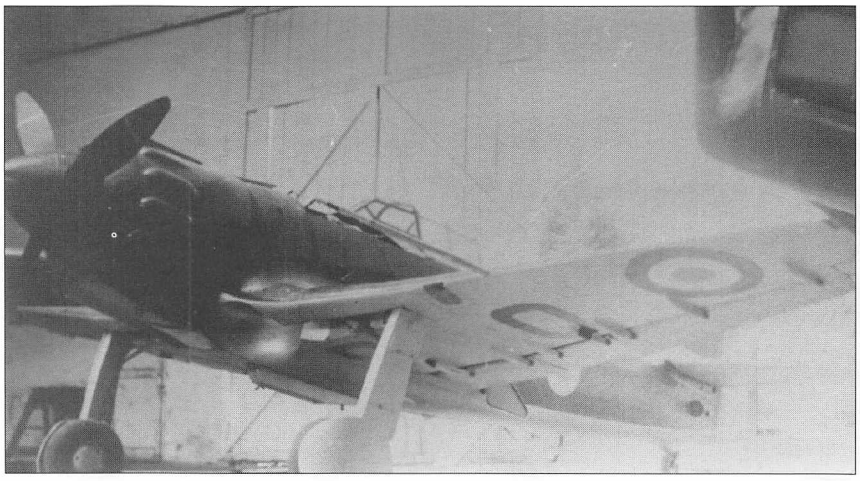
LE POIDS DE DUNKERQUE

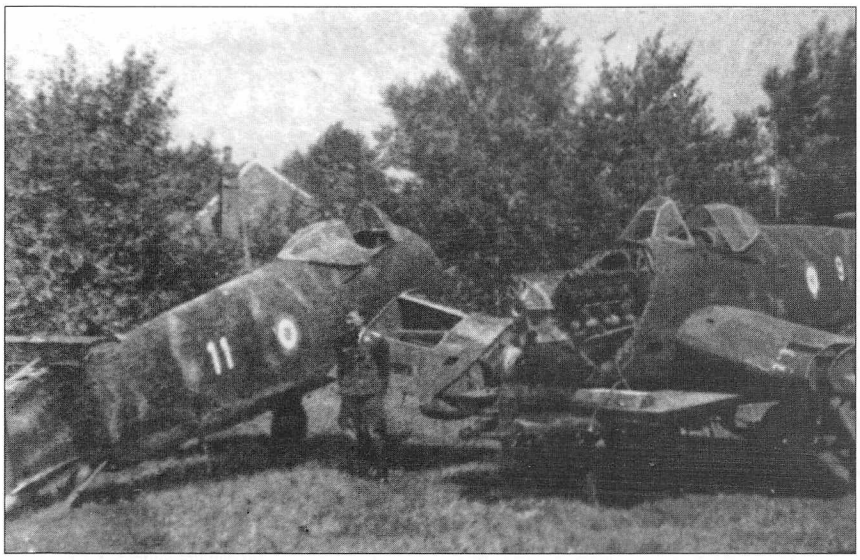
Il ne reste plus désormais qu'à poser une dernière question : l'armée de l'Air a-t-elle remporté la bataille d'Angleterre ?

On serait tenté de répondre qu'ayant perdu la bataille de France, on voit mal comment elle aurait pu gagner celle

L'unique exemplaire du CAO 200 capturé intact par les Allemands en juin 1940. C'est à bord de cet appareil que M. Demazières, pilote de la SNCAO, a abattu un He 111 le 5 juin au-dessus de La Chapelle d'Angillon (Cher), alors qu'il effectuait une série d'essais à Avord.
(Document H.J. Nowarra)

Le SNCASO Bloch MB.700 avait été conçu par André Herbemont. Ce chasseur léger (1 850 kg en charge), construit en bois, aurait atteint 550 km/h à 4 000 m avec un moteur GR 14MG de seulement 700 ch. Le prototype fut trouvé en parfait état par les Allemands dans son hangar à Buc. Le croyant piégé, ils s'empressèrent de le faire sauter.
(Archives J.V. Crow)





Deux Loire-Nieuport 40 de pré-série utilisés pour l'entraînement par l'escadrille AB2, accidentés le 7 avril. Ils seront récupérés par les Allemands sur le terrain de Berck. Le « 9 » (n° 3) n'était pas réparable, mais le « 11 » (n° 4) aurait pu l'être si les événements n'en avaient pas décidé autrement.
(Archives A-J., D.R.)

d'Angleterre. Car, ne nous y trompons pas, quel que soit le jour favorable sous lequel l'armée de l'Air peut apparaître au vu de certaines statistiques, c'est bel et bien l'Allemagne avec sa Luftwaffe qui a remporté la victoire. Ceci étant, il faut sans doute nuancer le jugement.

Williamson Murray, auteur britannique, par conséquent peu taxable de chauvinisme cocardier, en vient à la conclusion suivante (15) : « *La tendance à considérer la bataille d'Angleterre comme un épisode séparé de la défaite de la France ne rend pas justice à la résistance des forces aériennes alliées au printemps de 1940 et masque la réalité des faits que, pendant cinq mois, de mai à septembre, avec seulement une courte pause, la Luftwaffe fut continuellement sur la brèche. De ce fait, la baisse de moral que les pilotes de bombardement admirent avoir connue au-dessus de Londres à la mi-septembre 1940 fut une résultante non seulement de la fatigue des combats au-dessus de l'Angleterre, mais aussi de la continuité des opérations depuis le mois de mai* ».

De cette réflexion et en raisonnant *a contrario*, il faut également en déduire que la défaite de 1940 n'est pas imputable à la seule armée française et que les armées hollandaises, belges et britanniques peuvent s'estimer largement concernées par la question.

Toutefois, dans son JMO, le II. *Fliegerkorps* indique qu'il a perdu plus d'appareils au-dessus de Dunkerque le 27 mai que dans les dix jours précédents. Il est indéniable que la stupidité du haut-commandement allemand a coûté fort cher à la Luftwaffe, puisque les pertes allemandes entre le 26 mai et le 3 juin s'élèvent à 270 appareils, selon ce même Williamson Murray (moitié moins pour certains historiens allemands). Ces pertes sont données tous fronts confondus, toutefois la Luftwaffe avait fait porté son effort maximal sur Dunkerque pendant cette période. On se rend ainsi mieux compte du poids de Dunkerque dans la balance (de 15 à 20 %). Or, Dunkerque fut une opération essentiellement britannique à laquelle l'armée de l'Air ne prit qu'une part marginale.

Les restes du Potez 631 n° 31 abandonné par la Flottille F1C, probablement à Calais-Marck. On note les doubles cocardes sur les extrados. Les pertes de l'aéronautique Navale ne sont pas traitées dans cette étude, mais elles sont loin d'être négligeables, toutes proportions gardées.
(Archives J.V. Crow)

CONCLUSIONS

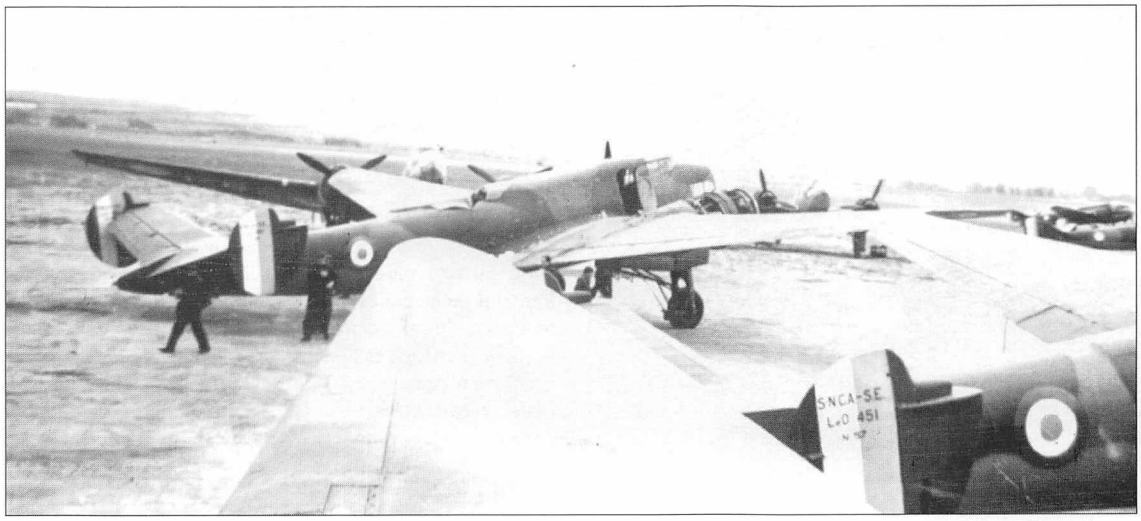
Nous en arrivons à des conclusions très contradictoires. Dans le ciel, l'armée de l'Air a relativement bien résisté au choc et ce, malgré de graves errances stratégiques, l'emploi de tactiques dépassées, un matériel généralement moins nombreux et moins performant et un faible ratio de sorties. La Luftwaffe a dominé la bataille aérienne intellectuellement, qualitativement et quantitativement, mais a subi des pertes beaucoup plus sévères que l'aviation française, toutes proportions gardées. C'est donc au sol et à cause d'une totale désorganisation que l'aviation française a été vaincue. Or, elle ne peut nier sa part de responsabilité dans ces deux causes profondes et directes de la défaite de juin 1940.

Au cours de cette campagne, la Luftwaffe a été suffisamment égratignée pour être contrainte de lancer toutes ses réserves dans la bataille. Leur absence se fera cruellement sentir au cours de la guerre d'usure qui débouchera sur la partie de bras de fer avec la RAF. Si, en fin de compte, la Luftwaffe a pu reconstituer ses pertes début août 1940, la campagne de France l'a empêchée de poursuivre une expansion qui aurait pu se révéler catastrophique pour le Fighter Command. Il faut souligner que le mérite n'en revient pas uniquement à l'armée de l'Air et que, en dépit de revendications fantaisistes, la RAF a incontestablement préparé sa grande victoire de l'automne 1940 dès le mois de mai.

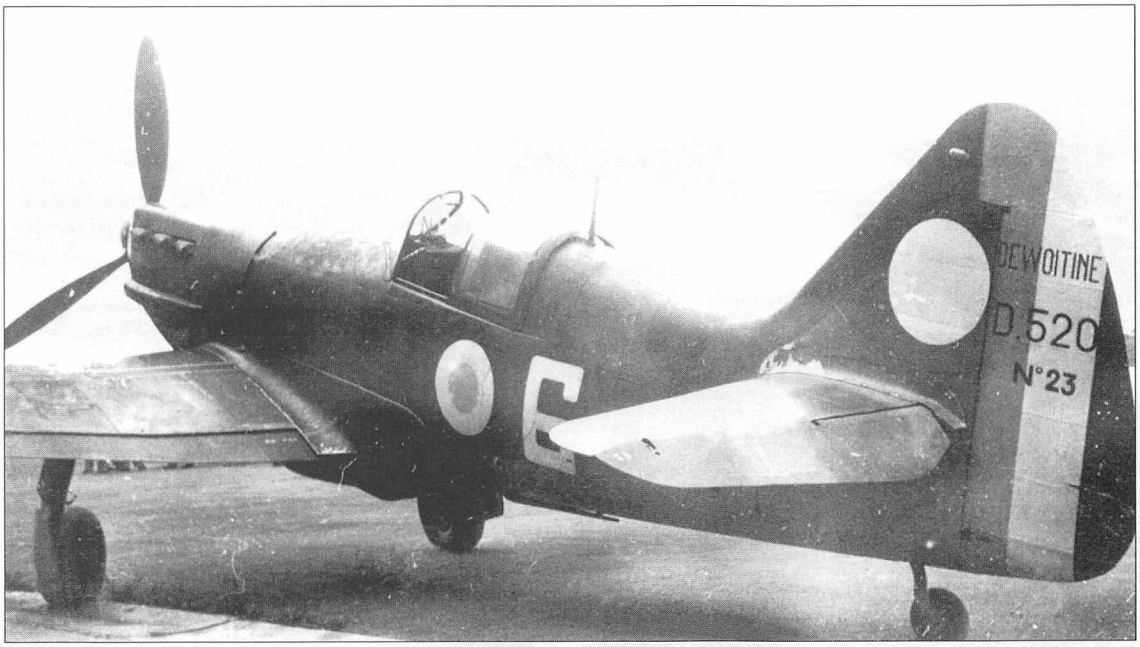
NOTES

(1) L'aviation de chasse française 1918-1940 - J.Cuny & R.Danel - Editions Larivière, 1974.
(2) Invisibles vainqueurs - P.Martin - Y.Michelet, Paris, 1990 (NDLR : rien ne force à lire les élucubrations de l'éditeur).
(3) Les Bloch 151 et Potez 630 appartenaient à cette catégorie pour une raison qui nous échappe.
(4) C'est-à-dire, de reconnaissance et d'observation.
(5) Les Breguet 691, Potez 633, Bloch 131 et ANF Les Mureaux 115/117 sont considérés comme des avions de transition.
(6) Dont 26 Martin 167F et 30 Douglas DB-7 encore en caisses.
(7) Il est étonnant de constater que le gouvernement avait envisagé d'implanter une chaîne de production de l'Arsenal VG.39 au Brésil, alors qu'il aurait été plus logique de l'installer en Afrique du Nord, par exemple.
(8) Le P-46 était une version améliorée du P-40. La RAF en commanda d'abord 583 pour livraison à partir d'avril 1941, puis porta ce nombre à 840, dont 170 devaient être rétrocédés à la France.
(9) KG 4 - K.Grundelach - Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1978.
(10) KG 51 - W.Dierich - Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1973.
(11) JG 51 - G.Aders & W.Held - Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1985.
(12) Le principe de Peters prétend prouver que nous atteignons tous, un jour ou l'autre, notre seuil d'incompétence. En grimpant les échelons de la hiérarchie, au mérite ou à l'ancienneté, nous nous voyons confier un travail et des responsabilités qui finissent par dépasser nos capacités intellectuelles.
(13) Il laissa le GC III/3 envoyer 14 pilotes à Toulouse pour commencer une instruction sur D.520 qui aurait pu être retardée de vingt-quatre heures.
(14) Cette classification n'a rien d'officiel et n'engage que l'auteur de l'article.
(15) Luftwaffe, strategy for defeat 1939-1945 - W.Murray - Grafton, Londres, 1988.

L'auteur tient à remercier ceux qui, avec leur accord ou sans le savoir, lui ont permis de piocher dans leur documentation.



Ci-contre : des LeO 451 du Groupement n° 6 à Persan-Beaumont, le 12 ou 13 mai 1940. Le desserrement des avions n'est pas à l'ordre du jour : on compte sept appareils, aile dans aile ! À droite, le n° 57 du GB I/12, qui sera abandonné comme irréparable après un raid allemand sur Saconin, le 22 mai. Au centre, le n° 41, affecté le 11 mai au même groupe et qui survivra à la campagne.
(Archives A-J.)

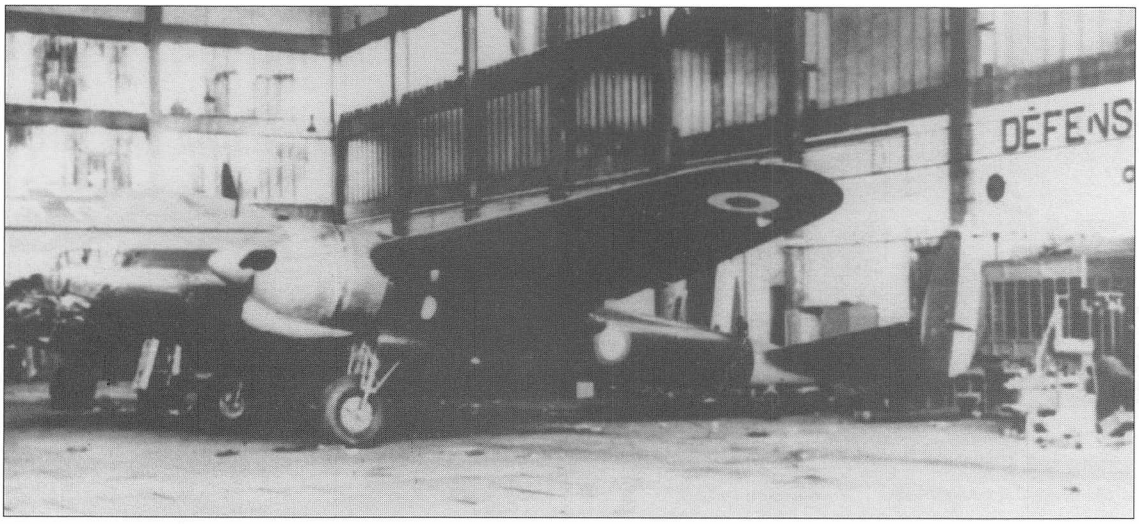


Au milieu : le D.520 n° 23, l'un des trois appareils d'instruction remis au standard « bon de guerre » pour rééquiper le GC III/7 à Toulouse à partir du 23 juin.
(SHAA)

Ci-dessous : courant mai, l'état-major fit procéder à des essais de camouflage plus clair sur trois Morane 406, dont le n° 871. Ces nouvelles teintes étaient excellentes pour le combat aérien, mais moins convaincantes pour dissimuler les avions au sol. Cet appareil, accidenté à l'école d'Avord, a été réparé par les soins de l'A.R.A.A. de Clermont-Ferrand, comme l'atteste l'inscription sur la dérive. Il a été ensuite affecté au GC III/6 le 29 mai, avant de rejoindre la patrouille de défense d'Avord, début juin. À l'armistice, il se trouvait à Gaillac, où la photo fut vraisemblablement prise.
(Photo J. Beaudriquet)

Un véritable scandale, dont on a peu parlé. Des centaines d'avions, à différents stades de construction, ont été abandonnés dans les usines, sans que le moindre effort ait été fait pour les rendre inutilisables. On veut bien admettre que l'avance de la Wehrmacht a été fulgurante, mais quand même pas au point de surprendre ouvriers, contremaîtres et patrons.

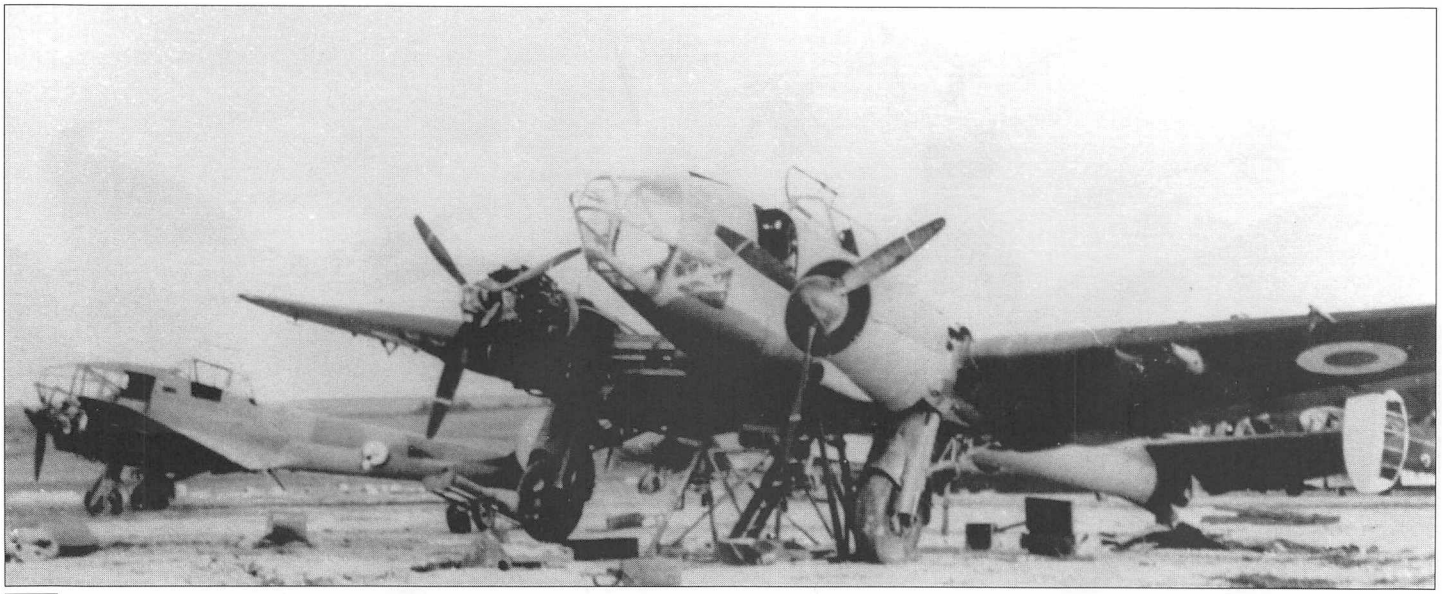
En haut : l'un des six Amiot 351 tombés entre les mains des Allemands au Bourget, le 14 juin. Ils en capturèrent d'autres à la SNCAN de Billancourt, sans compter de nombreux moteurs. (Archives J.V. Crow)



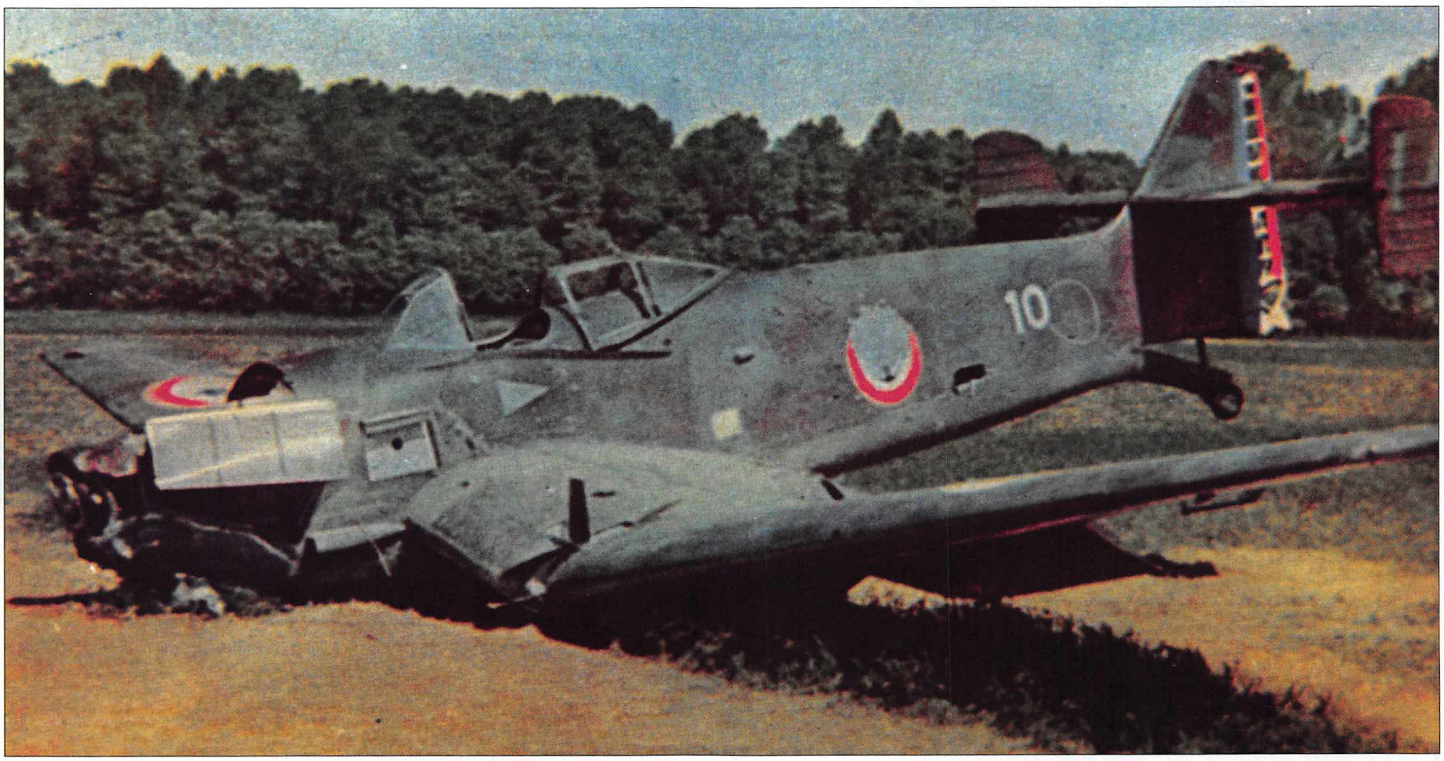
Milieu : les Allemands, pas mécontents de mettre la main sur plus de cinquante Caudron Goëland abandonnés dans l'usine d'Issy-les-Moulineaux, les font garder des chasseurs de souvenirs par des sentinelles. (Document H. Nowarra)

Ci-dessous : si, sur cette vue partielle de l'usine de Méaulte (Somme), ces deux Potez 63.11 paraissent mal en point, les Allemands y trouveront près de 80 autres en parfait état qu'ils s'empresseront d'envoyer en Allemagne pour l'entraînement de leurs pilotes. (Collection J-F. Oller)

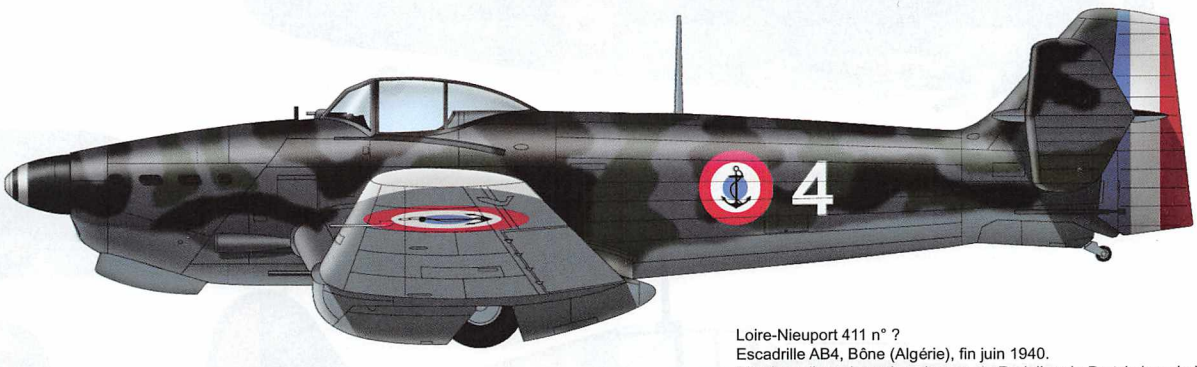
Opposite page, top : *Enseigne de Vaisseau Faivre of Aéronavale escadrille AB2 was shot down by flak while flying this Loire-Nieuport 411 over Berlaimont, on May 19.*



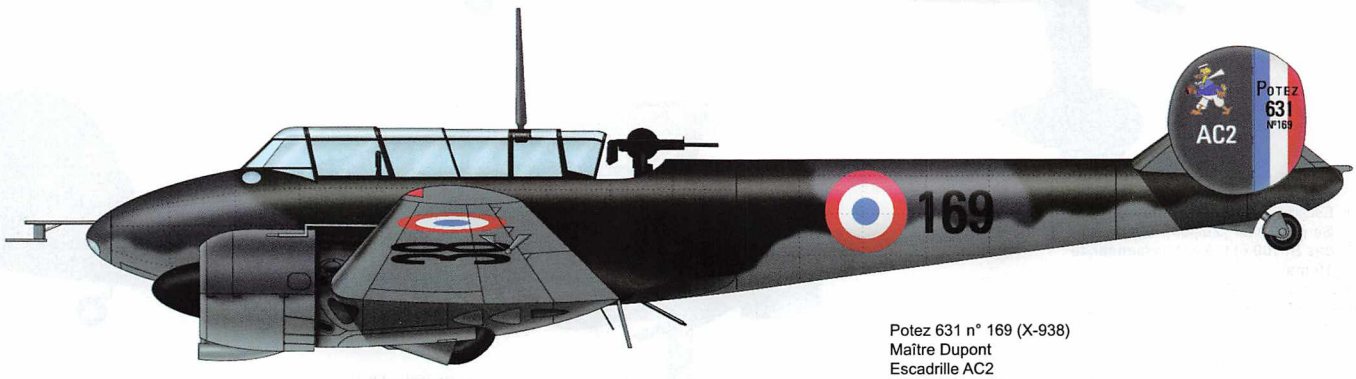
L'aéronautique Navale



Le Loire-Nieuport L-N.401 « 10 » de l'escadrille AB2, à bord duquel l'enseigne de vaisseau Faivre a été abattu par la *flak* près de Berlaimont, le 19 mai 1940. Le « guidon » (petit triangle sous la verrière) était vert, couleur de la section. (Archives A-J.)



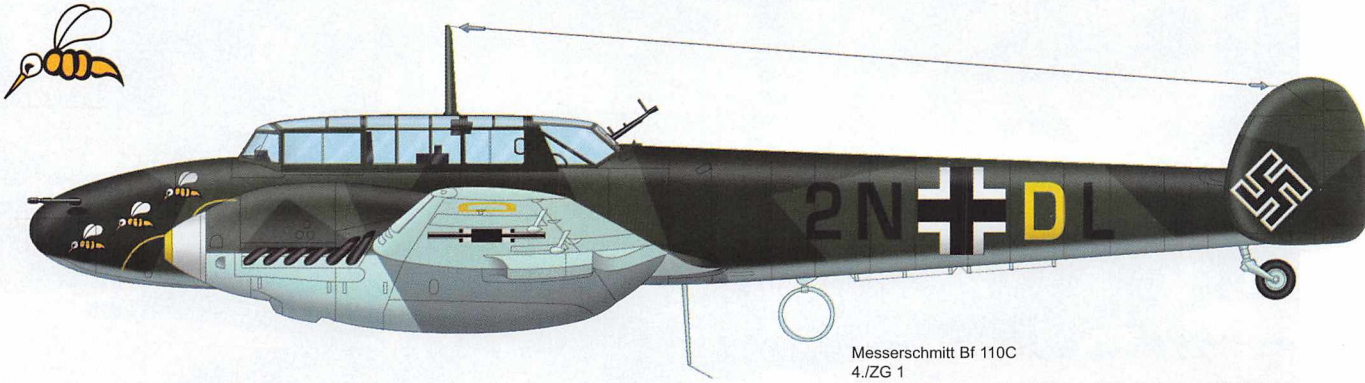
Loire-Nieuport 411 n° ?
Escadrille AB4, Bône (Algérie), fin juin 1940.
Piloté par l'enseigne de vaisseau de Rodellec du Portzic lors de la mission sur Origny-Ste Benoîte, le 20 mai 1940.



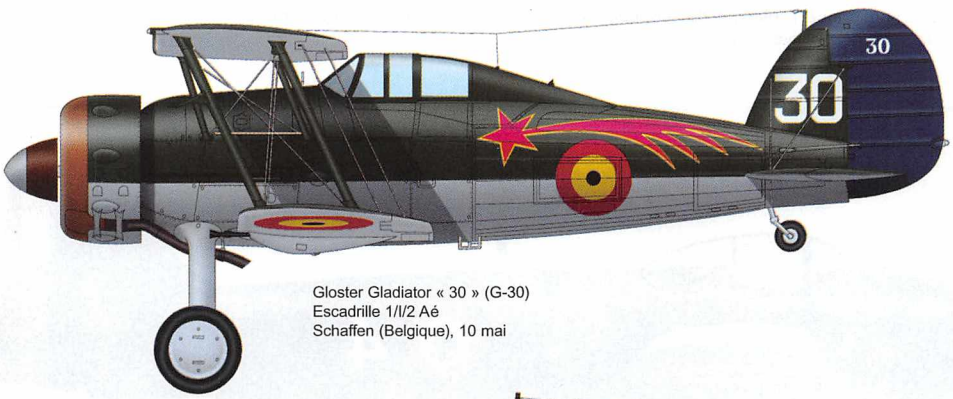
Potez 631 n° 169 (X-938)
Maître Dupont
Escadrille AC2
Calais-Marck (62), mars 1940

© P-A. Tilley - juin 1998

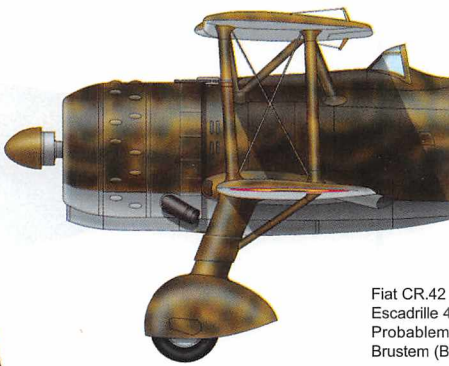
Fokker G.Ia n° 325
Escadrille 4-II-1 LvR (3e JaVA), Bergen, 10 mai.
Piloté par le lieutenant Thate, a détruit plusieurs Ju 52 au sol à Waalhaven. Endommagé par la *flak* le 12 mai, l'avion est abandonné à Soesterburg.



Messerschmitt Bf 110C
4./ZG 1
Abattu par la chasse helvétique le 8 juin à Friesen (Haut-Rhin). Le pilote, le *Feldwebel* Otto Beiter a été tué et le mitrailleur, l'*Obergefreiter* Hink, fait prisonnier par les Français.



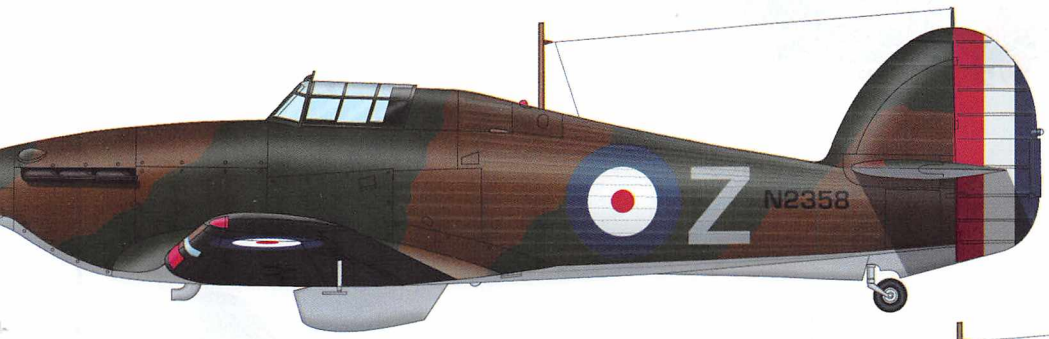
Gloster Gladiator « 30 » (G-30)
Escadrille 1/I/2 Aé
Schaffen (Belgique), 10 mai



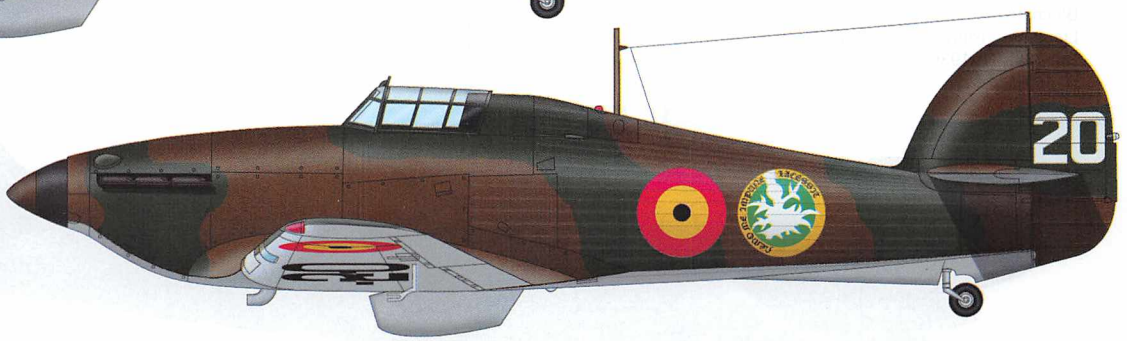
Fiat CR.42
Escadrille 4
Probablem
Brustem (B

Fokker D.XXI n° 223
Escadrille 2-II-1 LvR (2e JaVA)
Sergent Van Zuijien, abattu par des Bf 109 et tué à Waassenaar, le 10 mai.

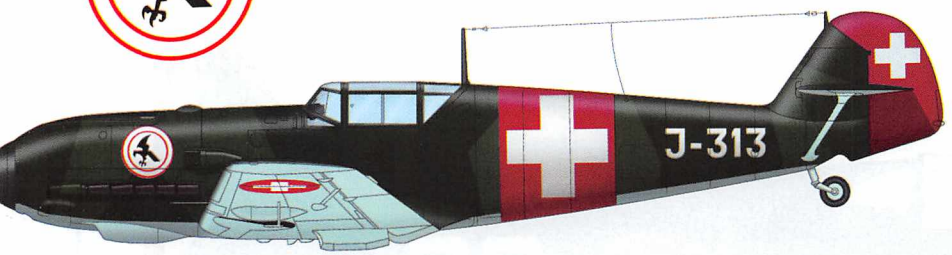
Gloster Gladiator Mk.II
N° 615 RAF *Squadron*
St Inglevert (62), avril 1940
L'appareil porte un camouflage à quatre teintes sur les parties supérieures (*Dark Green*, *Light Green*, *Dark Earth* et *Light Earth*). Le dessous est couleur métal.



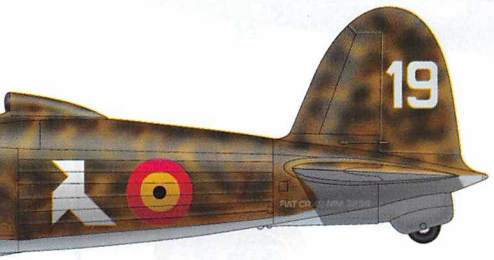
Hawker Hurricane Mk.I N2358
N° 73 RAF *Squadron*
Berry-au-Bac (02), 10 mai.



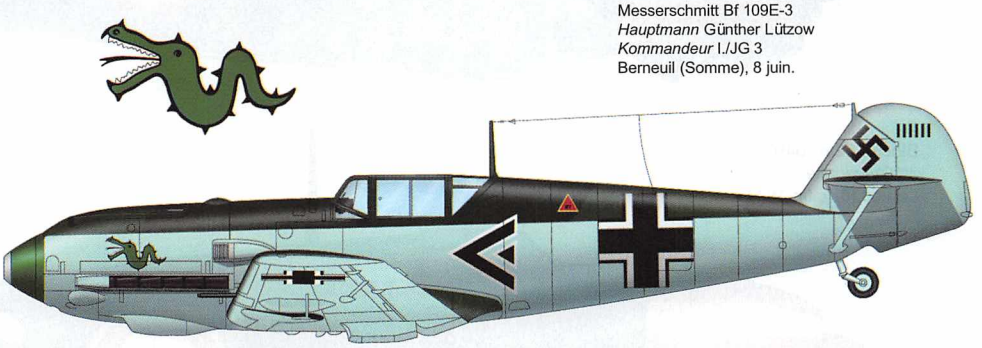
Hurricane Mk. I - H-20
Escadrille 2/I/2 Aé, Schaffen (Belgique)
Capitaine Charlier, victime d'une collision au roulage avec un Gladiator le 10 mai.



Messerschmitt Bf 109E-3 J-313
Compagnie d'Aviation 6, Zürich-Dübendorf (Suisse)
Cet appareil participa à la destruction d'un He 111 de la KG 53 au-dessus de Lignères, avec le GC II/7, le 1er juin.

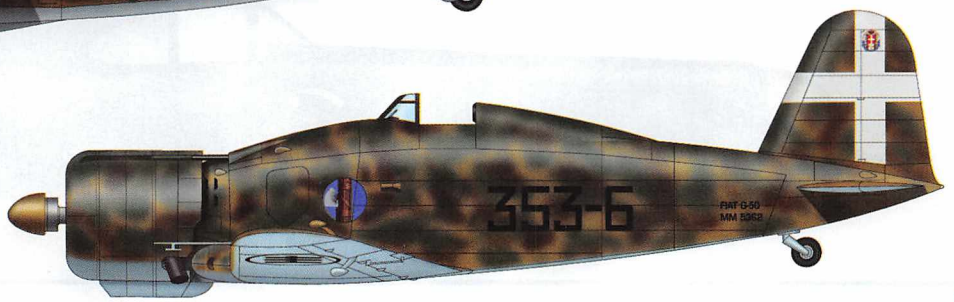


: 19 »
II/2 Aé
ent incendié par les mécaniciens à
lgique), le 11 mai.



Messerschmitt Bf 109E-3
Hauptmann Günther Lützow
Kommandeur I./JG 3
Berneuil (Somme), 8 juin.

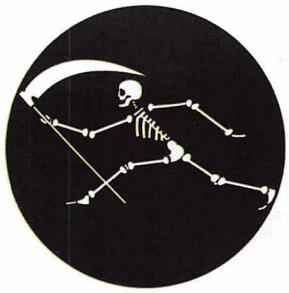
Fiat CR.42 MM 4361
Capitano Luigi Filippi, commandant la 75ª *Squadriglia* du 23° *Gruppo* (3° *Stormo*)
Fait prisonnier le 15 juin, probablement abattu par l'adjudant-chef Le Gloan du GC III/6 au-dessus du Luc (Var).



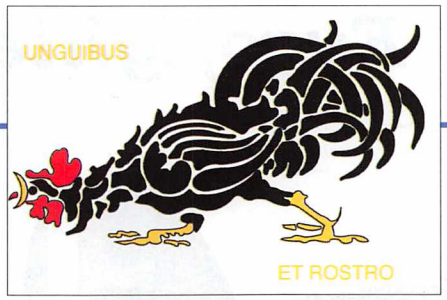
Fiat G.50 MM 5362
353ª *Squadriglia*, 20° *Gruppo* (51° *Stormo*)
Employé en couverture des bombardements de la Corse, le 15 juin.

© Pierre-André Tilley - juin 1998

GC II/1

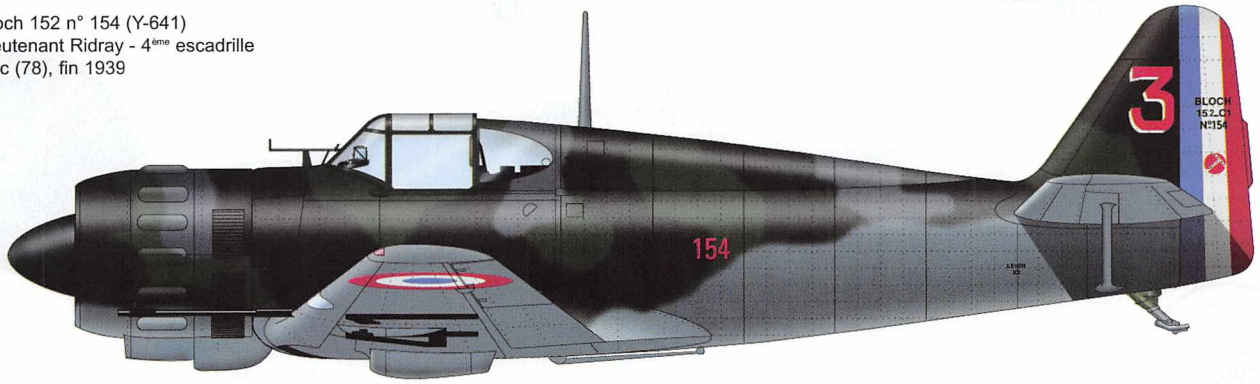


GC II/1 3ème escadrille (SPA 94)
La mort fauchant

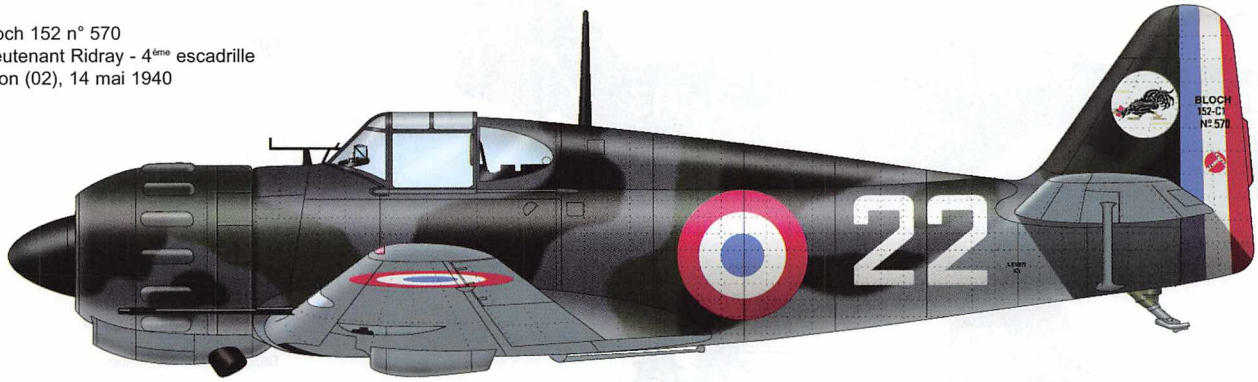


GC II/1 4ème escadrille (SPA 62)
À coups de bec et d'ongle

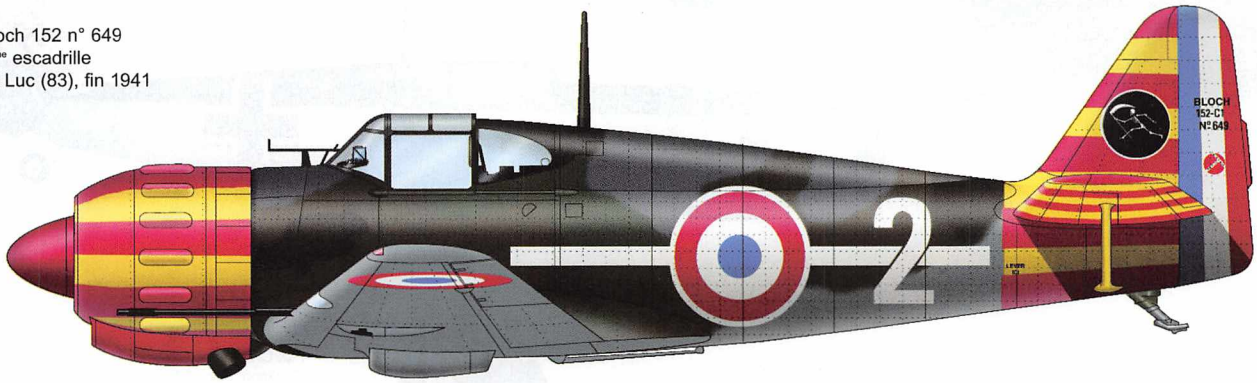
Bloch 152 n° 154 (Y-641)
Lieutenant Ridray - 4ème escadrille
Buc (78), fin 1939



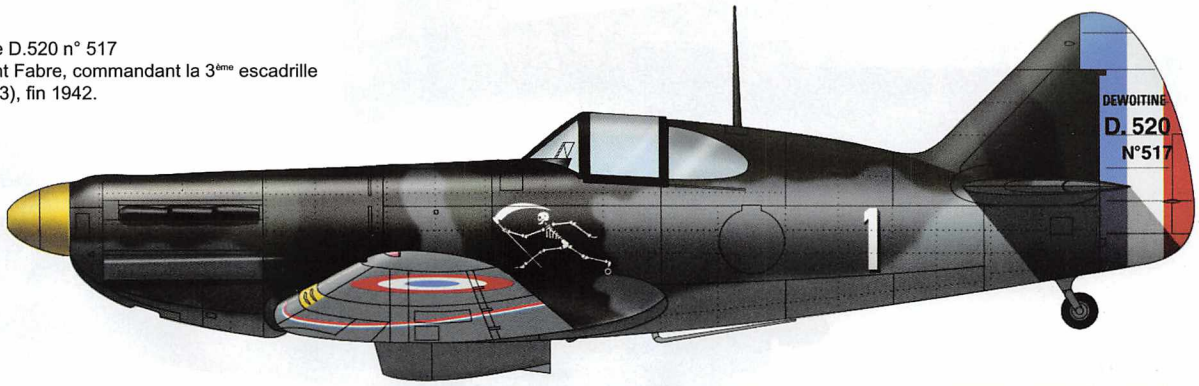
Bloch 152 n° 570
Lieutenant Ridray - 4ème escadrille
Laon (02), 14 mai 1940



Bloch 152 n° 649
3ème escadrille
Le Luc (83), fin 1941



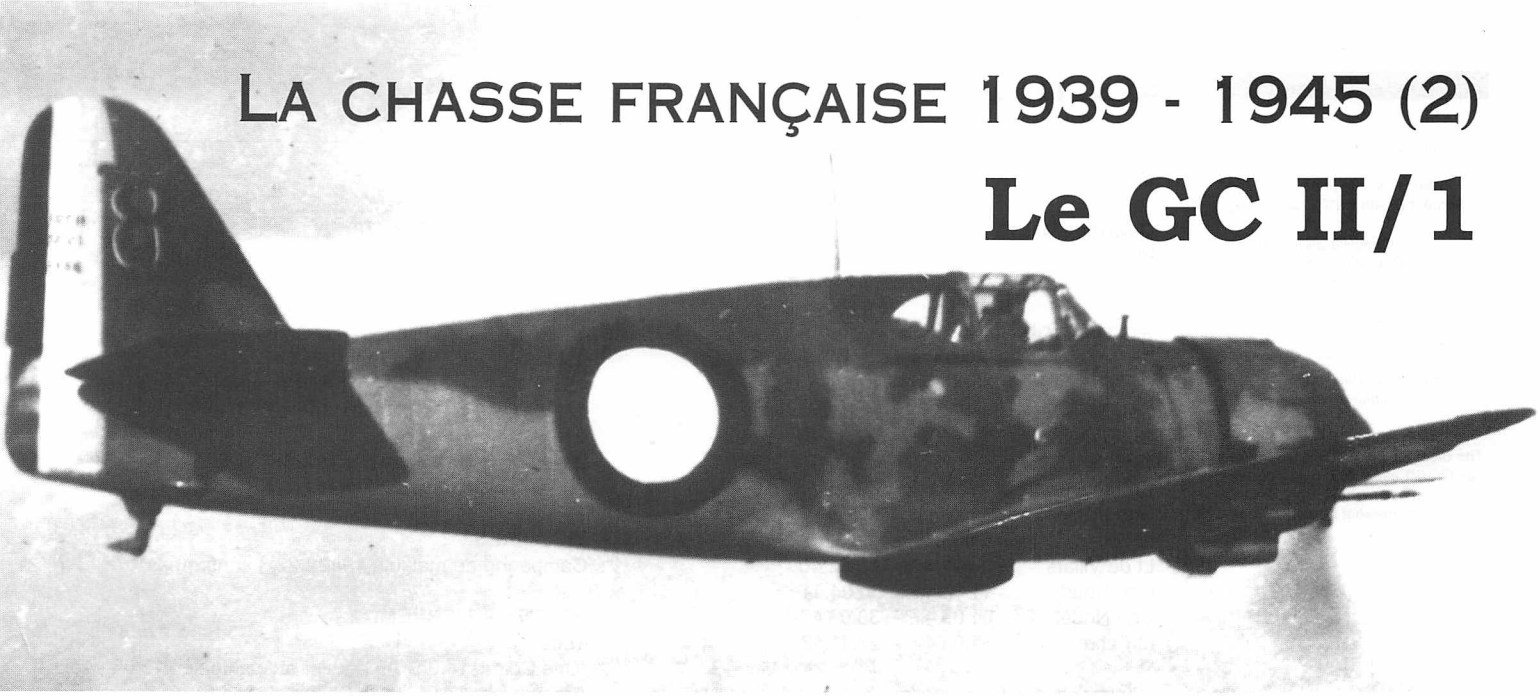
Dewoitine D.520 n° 517
Lieutenant Fabre, commandant la 3ème escadrille
Le Luc (83), fin 1942.



© P.A. Tilley - juin 1998

LA CHASSE FRANÇAISE 1939 - 1945 (2)

Le GC II/1



Mobilisé fin août 1939 sur ses antiques Dewoitine 510 en attendant sa trasnformation sur matériel moderne, le II/1 touche ses premiers Bloch 152 à la mi-novembre. Rattaché au Groupement n° 21 de la ZOAN au moment de l'attaque allemande, le groupe est chargé de la défense de la région parisienne. Le 10 mai 1940, il dispose de 25 Bloch 152 (dont 18 disponibles) et de 26 pilotes.

Un Heinkel abattu au petit matin du 10 mai ouvre son palmarès. Cependant, la première grande bagarre se déroule le 14 mai. Une patrouille triple est mise à la disposition du Groupement n° 23 en raison de la tournure que prennent les événements sur le front de la Meuse. Onze appareils sous les ordres du Cne Coiral se déplacent à l'aube sur le terrain de Couvron, où ils retrouvent une patrouille double du I/1. Dans la matinée, neuf Bloch se heurtent à une formation de Ju 87 et en abattent deux. Surpris par l'escorte, deux Bloch sont mis hors de combat, dont celui du Cne Coiral, qui ne rentre pas. Dans l'après-midi, protégeant un Potez 63.11 du II/52, neuf appareils des I/1 et II/1 sont attaqués par une soixantaine de Bf 109 et 110. Au cours du violent combat qui s'en suit, la patrouille du Lt Maurin est anéantie; lui-même et le Sgt Brisou sont blessés. Le Sgt Robert descend deux Bf 110 avant d'effectuer un atterrissage sur le ventre. Une troisième sortie se solde par la destruction d'un Bf 110, mais son vainqueur, le Lt Matras, est descendu à son tour; il regagnera Buc quelques jours plus tard.

Le 15 mai, six Bloch escortant des Blenheim dans le secteur de Monthermé sont assaillis par des Bf 109. Un avion allemand est abattu par le Cne Véniel, qui rentre au terrain dans un avion fortement endommagé. Trois Bloch sont abattus et deux pilotes sont tués. Au matin du 16 mai, le II/1 ne dispose plus que de neuf appareils en état de vol.

Le 17 mai, le départ d'un dispositif composé de huit Bloch du II/1, neuf du I/8 et neuf autres du II/1 est retardé par un conflit entre le Groupement n°23, qui commande la mission et le Groupement n°21, qui n'accepte pas que des ordres soient donnés à ses groupes sans en avoir été averti. Près de quatre heures sont ainsi perdues avant que l'expédition finisse par décoller. La coordination entre les trois groupes laisse à désirer et les I/1 et II/1 sont pris à partie par des Bf 109 sans que le I/8, qui assure la couverture haute, n'intervienne. Quatre Bloch sont mis hors de combat et un pilote du II/1 est tué.

Depuis le 10 mai, le groupe a perçu dix Bloch 152 neufs et, le 19 mai, il est renforcé par l'arrivée de six pilotes polonais, mais aussi par celle du II/9, avec lequel il va mener de nombreuses missions communes. Notamment, le 21 mai, des patrouilles mixtes abattent un Do 17, un He 111 et un Do 215. Ce même jour, neuf appareils des deux groupes, commandés par le Cne Véniel, escortent l'Amiot 354 du général Weygand, qui vient de prendre le commandement des armées françaises et qui se rend dans les Flandres pour rencontrer ses homologues belge et britannique.

Le 2 juin, le II/1 est desserré sur le terrain de Brétigny. Le 3 juin, dès l'aube, les 18 Bloch disponibles attendent le signal d'alerte dans le cadre de la « mission Tapir ». En fait, ce sont les bombes – et non l'emetteur de la Tour Eiffel – qui, s'abattant sur Brétigny vers 13h30, annoncent l'arrivée des avions allemands... Seuls quelques pilotes parviennent à décoller pendant une accalmie; ils revendiquent un bombardier et un chasseur, mais un Bloch est descendu en flammes et deux pilotes (dont le Cne Véniel) sont blessés.

Le 6 juin, le II/1 se montre très actif au-dessus du front de l'Aisne (VII[e] Armée). Dans la région de Soissons, trois Bf 109 sont détruits, mais le groupe perd deux pilotes tués, dont le S/C Gaudon, qui s'écrase à l'atterrissage sur son terrain avec un appareil criblé de balles. Un pilote polonais est porté disparu, mais il rejoindra ses compatriotes à Port-Vendres. Le 11 juin, l'A/C Richardin et l'Adj Bequet remportent la dernière victoire du groupe. Le 15 juin, le Sgt Robert est tué à bord de sa voiture lord d'un bombardement à la sortie de Joigny. Le 24 juin, le groupe effectue son ultime mission de guerre, un mitraillage de véhicules sur la route de Romans à Hauterive.

Après l'armistice, le II/1 est transféré sur le terrain du Luc, où il stationne jusqu'à son dernier déménagement pour Montélimar, le 26 novembre 1942, la veille de l'invasion de la zone libre. Entre-temps, fin juin 1942, il a été transformé sur D.520.

GC II/1

Opposite page, top and middle : *Two Bloch 152s of GC II/1 at Valensole, late June 1940. Top, Sergent Brisou's n°260 and... dog.*

Opposite page, bottom : *The Dewoitine D.520 n°517 of Lieutenant Fabre, commanding the 1ère Escadrille, at Le Luc, late 1942. Like many D.520s captured in November 1942, this one will be pressed into service by the Regia Aeronautica which sorely needed cannon-armed fighters.*

Below : *The Bloch 152 n°671 was taken over by GC II/1 after GC II/6 was disbanded, late June 1940. The paint job was somewhat hurriedly done...*

MATÉRIEL

Dewoitine D. 510	- 10.39
Bloch MB.152	09.39 - 06.42
Dewoitine D.520	06.42 - 11.42

ÉTAT-MAJOR

Commandants de groupe

Cdt Robillon		-	08.41
Cdt Benson	08.41	-	27.11.42

Commandants 3e escadrille

Cne Véniel		-	02.08.40
Lt Brun	03.08.40	-	11.40
Lt de Villars	11.40	-	10.12.40
Cne Naudy	11.12.40	-	30.04.41
Cne Nodet	01.05.41	-	30.03.42
Lt Fabre	31.03.42	-	27.11.42

Commandants 4e escadrille

Cne Coiral		-	14.05.40
Lt Ridray	15.05.40	-	?
Lt Matras	?	-	08.41
Lt Dubreuil	08.41	-	07.42
Cne de La Taille	07.42	-	27.11.42

TERRAINS

27.08.39	Buc (78)
(14-16.05.40)	Patrouilles à Couvron (02)
02.06.40	Brétigny s/- Orge (91)
10.06.40	Vitry-le-François - La Perthe (51)
12.06.40	Troyes - La Caroline (10)
13.06.40	Montbard (21)
15.06.40	Clermont-Ferrand (63)
17.06.40	Valensole (04)
01.08.40	Le Luc (83)
26.11.42	Montélimar (26)
27.11.42	Dissolution

VICTOIRES

Campagne de mai-juin 1940 : 22,3 confirmées

PERTES À L'ENNEMI

Tués : 5

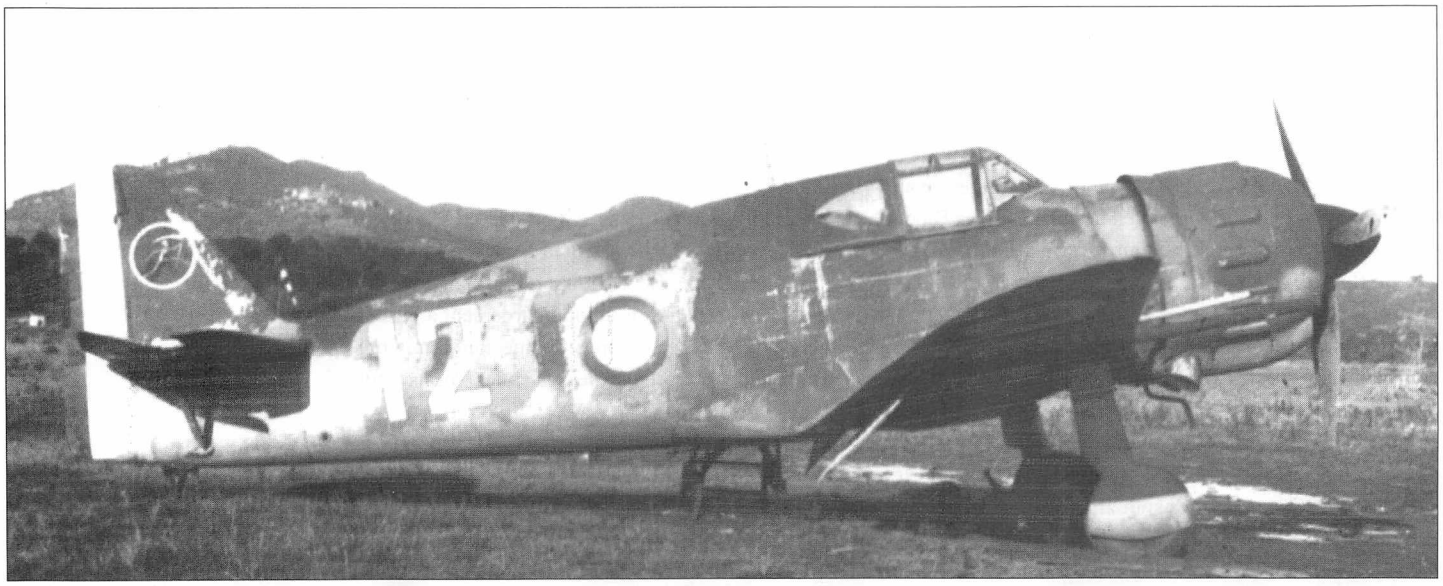
(Cne Coiral, 14.05 - A/C Autier et Adj Munier, 15.05 - Adj. Argeyrolles, 17.05 - S/C Chenelot, 06.06)

Blessés : 7

LISTE DES VICTOIRES CONFIRMÉES DU GC II/1

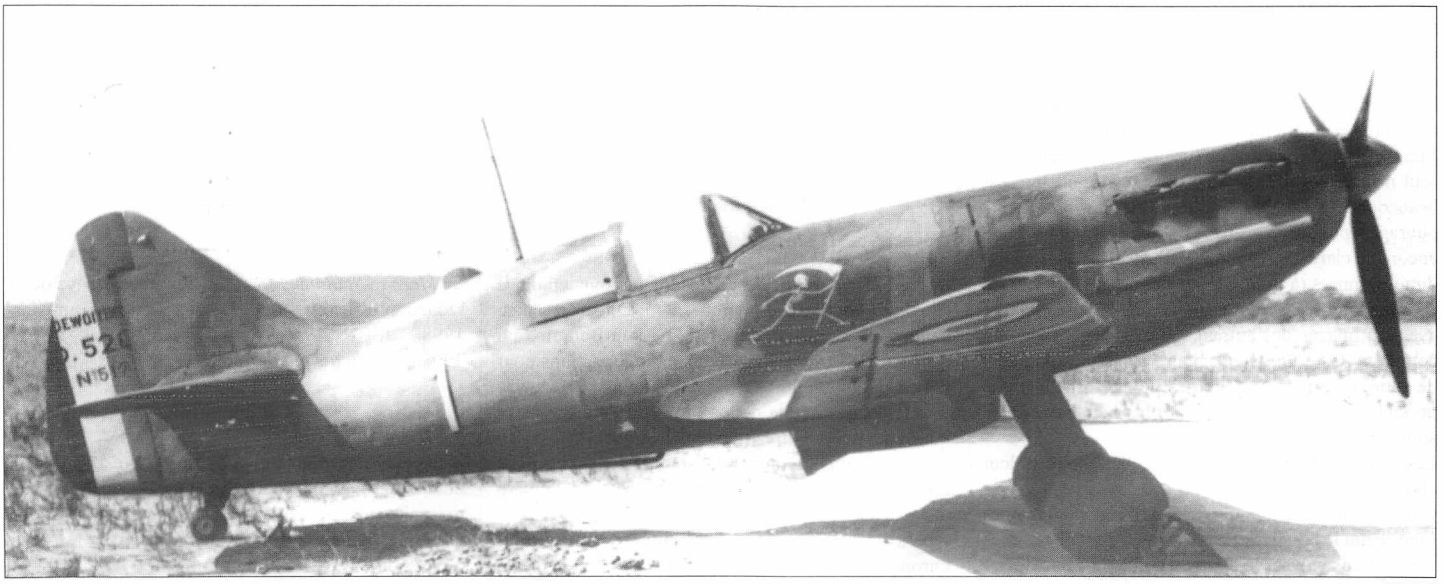
10.05.40	Sgt Montfort	He 111	Épernay (51)
12.05.40	S/Lt Hutter	He 111	Chablis (89)
14.05.40	A/C Richardin	Ju 87	Sedan (08)
	S/Lt Belland	Ju 87	Sedan (08)
	S/C Roquerbe		
	Cne Coiral	Hs 126	Vrigne-aux-Bois (08)
	Lt Maurin		
	Sgt Largeau		
	Sgt Robert	Bf 110	Dinant (B)
	Sgt Robert	Bf 110	Dinant (B)
	Sgt Brisou	Bf 109	Dinant (B)
	S/Lt Belland	Bf 110	Onhaye (B)
	S/C Patoor		
	Sgt Brisou		
	Lt Matras	Bf 110	Dinant (B)
15.05.40	Cne Véniel	Bf 109	Château-Regnault (08)
19.05.40	S/Lt Fontaine	He 111	Lassigny (60)
	A/C Crocq		
20.05.40	Adj Bequet	Do 215	Crépy-en-Valois (60)
	Sgt Montfort		
	GC II/9		
21.05.40	Lt Escoffier	Do 17	Creil (60)
	GC II/9		
	ECN 1/13		
	A/C Richardin	He 111	St Denis (93)
	Sgt Roquerbe		
	Lt Trzebinski		
	GC II/9		
	Adj Bequet	Do 215	Roye (80)
	S/Lt Belland		
	Sgt Montfort		
03.06.40	S/Lt Fontaine	Do 215	Paris (75)
	S/Lt Fontaine	Bf 109	Creil (60)
05.06.40	Adj Bequet	Hs 126	Roye (80)
	S/C Patoor		
	Sgt Montfort		
06.06.40	A/C Crocq	Bf 109	Soissons (02)
	Sgt Robert	Bf 109	Condé (02)
	Sgt Chenelot	Bf 109	Condé (02)
08.06.40	A/C Richardin	Bf 109	Lunéville (54)
	Adj Bequet		
11.06.40	A/C Richardin	Hs 126	Ermenonville (95)
	Adj Bequet		

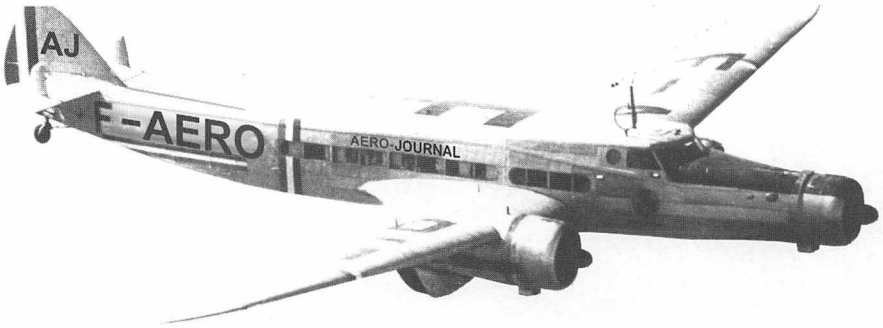
Le Bloch 152 n° 671 fut récupéré par le GC I/1 à la fin de la campagne, après la dissolution du GC II/6, auquel il avait été affecté en premier. Si l'on en juge par le barbouillage, ses nouveaux propriétaires ont recouvert les anciennes marques d'une manière quelque peu hâtive. . (Collection S. Joanne)



Ci-dessus et ci-contre :
deux Bloch 152 pris à Valensole (Alpes de Haute Provence) peu après l'armistice. En haut, le n° 260 (Y-747) et le chien du sergent René Brisou. Comme signe distinctif, il ne porte que son numéro de série écrit à la main en blanc sur la dérive.
(Photo R. Brisou)

Ci-dessous :
le Dewoitine D.520 n° 517 du lieutenant Fabre, commandant l'escadrille, au Luc, fin 1942. Comme la plupart des avions du GC II/1, saisis par les Italiens après l'invasion de la zone libre, celui-ci finira sa carrière sous les couleurs de la Regia Aeronautica.
(Collection S. Joanne)





Courrier des lecteurs

Frank Olynyk, un historien américain connu pour ses recherches sur les victoires aériennes, nous écrit :

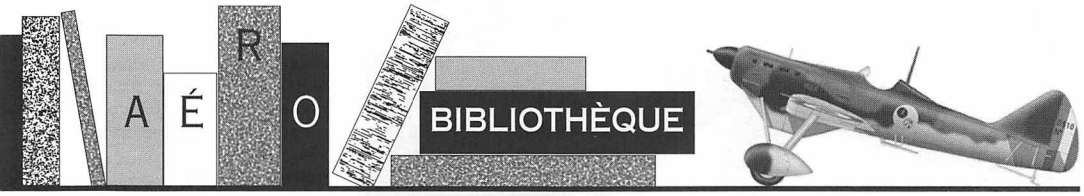
Je pense que les lecteurs d'Aéro-Journal seront intéressés de savoir que Robin Olds a piloté sept « *Scat* » entre juin 1943 et mai 1945, dont deux P-38J. La liste complète de ses victoires est la suivante :
14.08.44, 2 Fw 190 (P-38J), Montmirail - **25.08.44**, 3 Me 109 (P-38J), Rostock - **06.10.44**, 1 Fw 190 (P-51D), Berlin - **09.02.45**, 1 Me 109 (P-51K), Magdebourg - **14.02.45**, 2 Me 109 + 1 Fw 190 (P-51K), Berlin - **19.03.45**, 1 Me 109 + 1 Fw 190 (P-51K), Handorf - **07.04.45**, 1 Me 109 sûr et 1 Me 262 end. (P-51K), Lac Dummer - **02.01.67**, 1 MiG-21 (F-4C, 7680) - **04.05.67**, 1 MiG-21 (F-4C, 7668), Phuc Yen - **20.05.67**, 2 MiG-17 (F-4C, 829) - **02.06.67**, 1 MiG-17 prob. (F-4C, 248).
Il aurait bien aimé avoir son cinquième MiG...

J'ai un regret, assez général dans la presse aéronautique : pourquoi tant de profils seuls et si peu de dessins en plan ? C'est une frustration qui dure depuis longtemps, y compris à l'époque des célèbres fascicules anglais "Profile".
Ariel Herbez - Genève, Suisse

Les schémas de camouflage se répartissent en deux catégories : ceux qui répondent à des standards bien définis (RAF, USAAF...) et les autres. Pour les premiers, les vues de dessus présentent à la fois peu de difficultés et moins d'intérêt. En ce qui concerne les seconds, (armée de l'Air, Luftwaffe...) tout se complique.
Notre dessinateur, comme tous les autres, travaille à partir de photos. Or, il n'en existe dans l'ensemble qu'une faible proportion présentant le même avion sous toutes ses coutures. La plus belle fille du monde ne peut donner que ce qu'elle a et nous, nous devons nous contenter de la documentation existante. Nous comprenons votre frustration, mais admettez qu'il nous est difficile de présenter des planches dont nous ne pouvons garantir l'authenticité. C'est une démarche que vous ne nous pardonneriez jamais – et là, nous vous donnons raison.
Qui n'aurait pas aimé un plan trois vues du Morane 406 n° 871 (voir planche p. 9) ? Question : comment faire avec la seule photo connue de cet appareil, publiée en page 29 ? Que ceux qui ont une solution nous écrivent. Ils ont gagné.

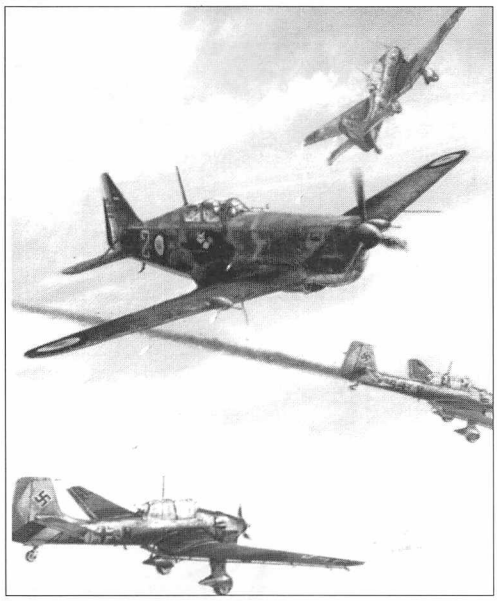
PETITE ANNONCE :

Recherche liste des avions civils et des voyages vers Madagascar entre 1934 et 1942.
D. Garreau de Labarre - 21bis, rue Seigneur - 49400 Saumur



LE MORANE 406

Anne, ma sœur Anne... avait peint le capitaine Trouillard du GC III/3 sur son Morane 406. On a longtemps fait comme elle, mais « il » est enfin arrivé.
Oh ! bien sûr, les grincheux et les jaloux, qui travaillaient depuis trente ans sur le sujet et allaient publier une œuvre incomparable dans quinze ans, ne manqueront pas de souligner telle erreur ici, telle omission là. Des oreilles vont siffler ! Que je sache, les auteurs n'ont jamais eu la prétention de présenter un travail définitif.
Si je ne devais retenir qu'un seul mérite de ce livre, ce serait celui d'exister. Maintenant, on va pouvoir discuter. Maintenant, on possède une base de référence commune, avec ses qualités et ses défauts et le travail des historiens consistera justement à améliorer et à enrichir cette base de données.
Mais, ce serait lui faire offense que de ne retenir ce seul mérite, car il en a d'autres. La présentation est beaucoup plus plaisante que celle des précédents ouvrages publiés par *Avions*, bien qu'elle manque encore de clarté. Les photos, par exemple, sont mieux dimensionnées (à lire les crédits photographiques, « *y en a des* » qui se sont constitués une belle collection avec les images des autres). On en trouve même en couleurs. Reste un détail : pour la liste des numéros de série, qui constitue l'un des points forts du livre, un tableau aurait été nettement plus lisible que cette suite de lignes.
Les profils (45 en tout) sont de belle facture et leur choix judicieux.
Comme mon exemplaire n'est arrivé que quelques jours avant le bouclage de ce numéro, je n'ai pas eu le temps d'en analyser le contenu de façon détaillée.



Le livre débute par l'aspect technique, puis embraye sur les camouflages et marques. On sent sur ce sujet, l'influence marquée du regretté Gaston Botquin, qui n'a malheureusement pas vécu assez longtemps pour porter « son » enfant sur les fonts baptismaux. Avec tout le respect que je dois à mon aîné, il avait sur la question des vues très personnelles qui n'ont qu'un lointain rapport avec la réalité. Mais, nous reviendrons sur ce sujet dans un prochain numéro d'Aéro-Journal.
Après la présentation des unités, dans l'ordre chronologique de leur transformation (enfin, je crois..., c'est quelque peu abscons), on arrive sur la partie opérationnelle qui occupe plus de 100 pages pour la seule période 1939-1940. Quelques chapitres suivent sur les unités marginales (patrouilles, écoles, Polonais) et sur les Morane de l'armistice (Levant, Madagascar, Indochine).
Enfin, on termine avec les Morane étrangers, finnois, helvétiques, turques et ceux utilisés ou revendus par les Allemands (il y a une bien belle photo d'un Morane croate). Le morceau de bravoure est gardé pour la bonne bouche : la liste, déjà citée, des numéros de série avec les affectations successives de chaque appareil. Les nombreux trous montrent qu'il y a encore du pain sur la planche, mais le travail a été sérieusement dégrossi.
J'aurais aimé quelques cartes (certains terrains français ne sont pas faciles à situer, sans parler de ceux du Liban) et un index, mais on va finir par dire que je suis exigeant.
Malgré ses quelques imperfections et ses inévitables imprécisions, ce livre doit figurer impérativement dans la bibliothèque de tout passionné de l'aviation française de l'époque.
C-J.E.
Le Morane-Saulnier MS.406 - Œuvre collective de la rédaction d'*Avions* - Lela Presse, Boulogne-sur-Mer, 1998 - ISBN 2-9509485-4-5 - 336 pages - Prix : 390,oo F - En vente chez nos annonceurs.

SUR LE WEB

À découvrir absolument, la *Luftwaffe Home Page*, qui donne la liste des commandants d'escadre et de groupes, ainsi que des bases, de la quasi totalité des unités allemandes, à l'adresse :
http://home4.inet.tele.dk/mholm

KAMIKAZE

Missions sans retour

YASUHO IZAWA

PARMI les opérations particulières de la Seconde Guerre mondiale, il est indéniable que les attaques dites suicides réalisées par l'aviation japonaise tiennent une place à part. Suicides ? Certainement pas. Ce terme est empreint d'une connotation occidentale qui ne correspond à rien chez les Japonais. De la dernière chance, oui. Par-delà la simple histoire d'un avion qui s'écrase sur un porte-avions, l'épopée des Kamikaze *est un choc entre deux mondes, deux cultures, deux traditions, qui n'accordent pas la même valeur à la vie, ni le même regard à la mort. Bafoués, humiliés, écrasés par l'arrogante suprématie de l'aviation embarquée américaine, les pilotes japonais ont choisi cette méthode pour relever la tête. Lorsque se déroule la première mission officielle, le 25 octobre 1944, cela fait des mois et des mois que l'aviation impériale a sacrifié des centaines d'avions et d'équipages sans le moindre succès digne de ce nom. La voie est tracée, faisant naître une conscience collective nouvelle et, disons-le, un certain enthousiasme. Cependant, l'ampleur même des attaques suicides constitue une véritable impasse stratégique. Les premiers volontaires se recrutent parmi l'élite, privant ainsi rapidement l'aéronavale de cadres compétents et expérimentés. Les jeunes recrues, précipitées en masse au terme d'une instruction minimale, sont souvent abattues avant même d'arriver sur leur objectif. Bien que dépassant les espérances du haut commandement japonais, les résultats concrets se bornent à un début de panique chez les marins américains. Mais ces attaques ne parviendront même pas à retarder l'avance inexorable des Alliés – et encore moins à changer le cours des événements.*
Dans les pages qui suivent, Yasuho Izawa a choisi de limiter son récit aux missions « spéciales » organisées par les unités équipées de P1Y « Frances » et de G4M « Betty ». Il ne s'agit donc pas d'un panorama complet des missions Kamikaze.

En juin 1944, au cours de la première bataille de la mer des Philippines, la force aéronavale japonaise fut anéantie par l'US Navy et certains officiers supérieurs commençaient à entrevoir que l'issue était désormais inéluctable. Mais la guerre continuait. Comme la flotte de porte-avions ne pouvait manifestement pas être reconstruite à temps, la prochaine bataille décisive, qui allait avoir à nouveau lieu au large des Philippines, ne concernait plus que les forces aériennes terrestres de l'armée et de la marine impériales. Cependant, il devenait de plus en plus évident aux officiers chargés des opérations aériennes de la marine que si on ne changeait pas de méthode, la guerre serait définitivement perdue.

LA FORCE T... COMME TYPHON

Le capitaine de frégate Minoru Genda, qui avait mis au point les détails de l'attaque contre Pearl Harbor en 1941, proposa de détruire les porte-avions américains avec des unités terrestres. Ces attaques devaient se dérouler par mauvais temps, en particulier pendant des typhons, et l'unité chargée de cette mission reçut le nom de Force T. En octobre 1944, le projet prit forme. Deux *Hikotai* (1) de Mitsubishi G4M *Rikko* (« Betty »), un de Kugisho P1Y *Ginga* (« Frances »), un de Nakajima B6N *Tenzan* (« Jill »), deux de chasse et un de reconnaissance furent affectés à la Force T. Bien que les exercices montrèrent à Genda que le niveau de préparation était encore insuffisant, cette force possédait des effectifs supérieurs à ceux de n'importe quelle unité de la marine impériale à cette époque.
Pendant ce temps, les forces aéronavales américaines avaient attaqué Mindanao le 9 septembre, Cebu et les Philippines centrales les 12 et 14, en appui aux débarquements aux îles Palau, puis avaient bombardé Manille sur l'île de Luçon les 21 et 22, infligeant de lourds dommages aux unités aériennes de l'armée et de la marine impériales. Les effectifs de la 1ère Flotte aérienne, chargée de la défense des Philippines, passèrent de 370 appareils début septembre à... 65 trois semaines plus tard.
La Force T attaqua la flotte américaine au large de Formose, les 10 et 15 octobre 1944, principalement de nuit. Seulement deux croiseurs furent coulés, mais la Force T avait été virtuellement annihilée – une autre unité d'élite anéantie en vain. Cependant, les survivants revendiquèrent de 10 à 14 porte-avions américains envoyés par le fond, ce que le haut état-major prit pour argent comptant. Lorsque les Américains

Les pilotes de la 721 *Kôkûtai* avant le départ de la mission du 18 mars 1945. Le capitaine de vaisseau Motoharu Okamura (de dos), commandant l'unité, porte un toast de la main gauche, sa main droite ayant été sectionnée dans un accident.
(Sauf mention contraire, toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

On devine plus qu'on ne voit un *Ginga* de l'*Azusa Tokko*, photographié sur la base de Kanoya, le 10 mars 1945. Le lecteur voudra excuser la piètre qualité des photos en considérant qu'il s'agit avant tout de documents.

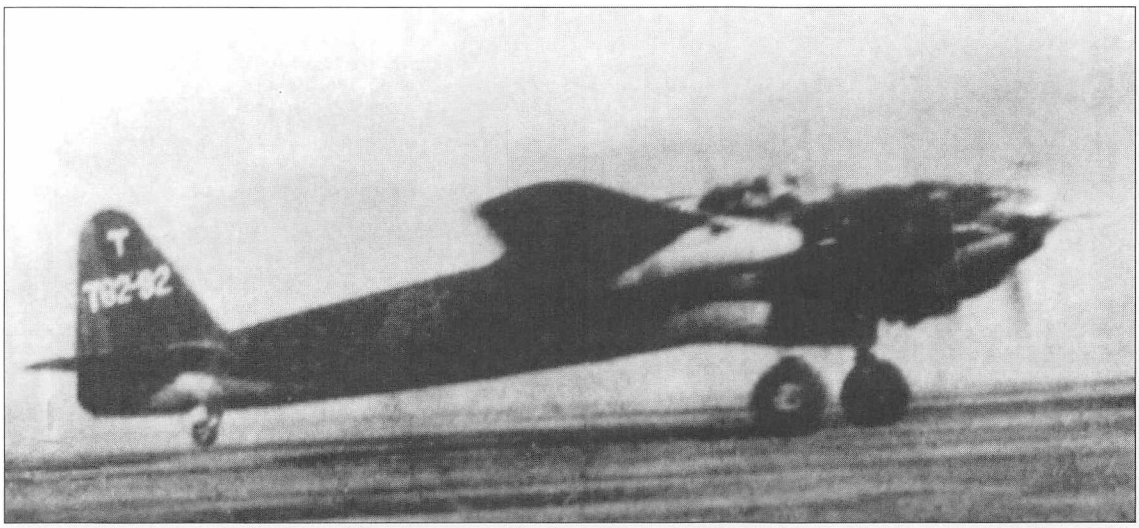
débarquèrent à Suluan, le 17 octobre, appuyés par une puissante flotte composée de nombreux porte-avions, il ne devint que trop manifeste que la Force T avait en fait échoué.
Le 20 octobre, l'amiral Takijiro Onishi prit le commandement de la 1ère Flotte aérienne. Il pensait que l'important n'était pas nécessairement de couler les porte-avions américains et que, dans l'optique de les mettre hors de combat temporairement, une bombe lancée par un chasseur pourrait être suffisante pour rendre le pont d'envol impraticable. Des chasseurs appartenant à la 201 *Kôkûtai* s'étaient déjà entraînés au lancer de bombes pendant les mois précédents. Le jour de son arrivée aux Philippines, Onishi demanda des volontaires pour des missions spéciales, qu'il regroupa au sein d'un *Jinpu Tokubetsu Kougekitai* (2). Celui-ci entra en action dès le lendemain. Motivés et expérimentés, les pilotes obtinrent des résultats qui dépassèrent toutes les espérances. Alors, d'autres unités suicides furent progressivement mises sur pied, mais, malgré l'esprit de sacrifice qui anima les pilotes, leurs résultats furent plutôt décevants.

LES *GINGA* DANS LA BAGARRE

Les bombardiers de type *Rikko* et *Ginga* furent précipités dans la bataille des Philippines et subirent de lourdes pertes, à tel point que les unités durent être retirées du front les unes après les autres pour être reconstituées au Japon. Le 15 novembre, malgré l'opposition du capitaine de vaisseau Naohiro Sata, commandant la 763 *Kôkûtai* (3), les unités de *Ginga* basées aux Philippines furent incorporées aux unités *Tokko*.
L'enseigne de vaisseau Mitsuharu Amauchi, qui venait d'arriver aux Philippines, fut affecté à sa grande surprise à l'équipage d'un avion suicide. Il déclara qu'il n'était volontaire en rien, mais son affectation n'en fut pas changée pour autant. Au cours d'une cérémonie en grandes pompes, il serra la main de l'amiral Fukutome, commandant la 2ème Flotte aérienne. Ce dernier lui remit un poignard avec son fourreau sur lequel était inscrit : *Jinpu, Toyoda Soemu*. Comme l'amiral Soemu Toyoda n'était autre que le commandant en chef de la Flotte combinée, on peut presque dire qu'il reçut le poignard des mains de ce puissant personnage. Avec le reste de l'équipage, Amauchi fut isolé dans un baraquement. Vers minuit, une ordonnance pénétra dans le couloir et appela son nom. Un cérémonial digne d'une exécution capitale.
La première section suicide (baptisée *Senpu Tokko*), composée de trois P1Y *Ginga*, fut formée à partir d'éléments du K-405, le 18 novembre, mais deux de ses appareils furent perdus à cause du mauvais temps juste avant d'arriver à Davao, le lendemain. Le 20 novembre, une deuxième section de trois P1Y (*Kyofu Tokko*) fut transférée de Clark Field (près de Manille) à Davao. Le 21 novembre, les quatre P1Y décollèrent de Davao à 07h00, mais un dut rentrer en raison d'une panne. Les trois autres aperçurent quatre porte-avions américains à l'est de Davao, à 08h10. Le premier maître Isao Tomioka toucha un porte-avions avec une bombe de 800 kg et rentra sain et sauf; le premier maître Kazuo Masuda rata un cargo et rentra. On pense que le chef du dispositif, l'enseigne de vaisseau Sadayoshi Kato, s'écrasa sur un porte-avions.
Le 25 novembre, il y eut un raid américain sur Luçon et, en représailles, quatre groupes *Tokko*, dont le *Shippu Tokko* avec ses 4 P1Y, décollèrent pour attaquer une flotte à 150 nautiques à l'est de Manille. Le *Shippu Tokko* avait été formé avec des éléments du K-501 juste avant son retour au Japon. Cependant, après deux heures de vol, ils furent interceptés par des F6F Hellcat. Des quatre appareils du *Shippu Tokko*, seul un, celui du leader, le lieutenant de vaisseau Kazumasa Kaneda, rentra intact; deux furent abattus et le quatrième s'écrasa près d'Aparri.
Les trois P1Y qui avaient survécu à la mission du 21 participèrent également à cette mission, depuis Digos (Mindanao). Ils furent interceptés par six P-38 et deux P1Y (premiers maîtres Haruo Yamaguchi et Kazuo Masuda) furent descendus.
Le lieutenant de vaisseau Ryogoro Suzuki du K-405 venait de conduire 8 *Ginga* à Digos lorsque, dans la matinée du 29, trois porte-avions d'escorte furent repérés au large de Manille. Trois P1Y, formant la section *Jinrai*, décollèrent au petit matin, le lendemain, mais n'ayant pas trouvé leurs cibles, ils bombardèrent un transport.
Le 3 décembre, 3 P1Y du *Jinrai Tokko* décollèrent de Digos pour bombarder des porte-avions au large des îles Palau, mais durent rebrousser chemin en raison de pannes et du mauvais temps. Le lendemain, le *Dotou Tokko*, formé avec deux P1Y du K-405, reçut la même mission; un appareil rentra prématurément et l'autre prononça son attaque sans que l'on en connaisse le résultat.
Le 7 décembre, un important convoi se dirigea vers la baie d'Ormoc, sur l'île de Leyte, risquant de prendre à revers les troupes japonaises. Sept avions suicides de Cebu et quatorze de Clark Field et de Mabalacat furent dirigés contre lui. Parmi les appareils du dernier groupe se trouvaient six P1Y du *Taifu Tokko* (K-405), dont cinq (y compris celui du chef de la formation, le lieutenant de vaisseau Takaomi Tanaka), furent portés disparus après qu'ils eurent transmis par radio le signal de leur attaque. Les résultats de celle-ci sont inconnus. Malgré ces assauts, les Américains débarquèrent dans la baie d'Ormoc, scellant le sort des armées japonaises à Leyte.
Dans la matinée du 13 décembre, quelque 80 navires américains furent découverts en train de faire route vers l'ouest dans la mer de Mindanao, entre Mindanao et Leyte. À 07h30, le lendemain, 3 P1Y du *Kusanagi Tokko* (K-405) décollèrent en compagnie de 21 autres appareils; interceptés par des chasseurs embarqués, ils ne purent franchir le barrage et revinrent se poser à Digos.

Previous page :
721 Kôkûtai crews propose a toast before they take off for the mission of March 11, 1945. On the foreground, the commanding officer, Captain Motoharu Okamura, carries his glass in his left hand, his right hand having been lost in an air crash.

This page, top :
A Ginga of Azusa Tokko at Kanoya, on March 10, 1945.



Un *Ginga* de la même escadrille au décollage de Kanoya pour la mission sur Ulithi, le 11 mars 1945.
Cet appareil fait l'objet de notre planche couleur page 47.

Avant l'aube du 15 décembre, les Américains débarquèrent à San Jose, sur l'île de Mindoro, juste au sud de Manille. La marine impériale envoya quelques unités suicides contre les navires au large de San Jose, dont deux *Ginga* du *Kusanagi Tokko* partis de Digos; le second maître Tsuguo Iwasaki envoya un signal d'attaque à 09h44 et fut porté disparu.
Le nombre d'avions disponibles de la marine impériale avait fondu à 28 le 17 décembre. Malgré une intense activité, cette poignée d'appareils ne put empêcher les Américains de s'emparer de l'île de Mindanao à la fin du mois.
Le 2 janvier 1945, le lieutenant de vaisseau Suzuki du K-405 aperçut une importante flotte dans le golfe de Lingayen (Luçon). À l'aube du 5 janvier, les trois derniers *Ginga* disponibles à Luçon reçurent l'ordre d'attaquer cette flotte. Les enseignes de vaisseau Shinzaburo Kudo et Kusuo Nagamatsu décollèrent de Clark Field et disparurent à tout jamais. L'enseigne de vaisseau Mitsuharu Amauchi connut quelques soucis au départ, mais ne pouvant plus attendre, il se décida à décoller quand même. Victime d'ennuis de moteur, il ne put passer par dessus les montagnes au nord-ouest de Clark et dut voler vers le nord à basse altitude pour atteindre le golfe de Lingayen. Lorsque le jour se leva, il fut repéré par la chasse américaine. Malgré ses difficultés, il parvint à larguer sa bombe de 800 kg et à se faufiler au milieu des chasseurs qui le poursuivirent au-dessus de Luçon. Il réussit à rentrer à bon port sans trop savoir comment.
Ce fut la dernière sortie des *Ginga* depuis les Philippines. Le lendemain, il n'y avait plus un seul P1Y en état de voler.
Le 9 janvier, les Américains débarquèrent sur les plages du golfe de Lingayen. Peu de temps avant, les états-majors des 1ère et 2ème Flottes aériennes avaient quitté Luçon et, à l'exception de quelques vols destinés à rapatrier hommes et matériel, toute activité aérienne cessa aux Philippines. Les équipages et le personnel technique qui ne purent être évacués furent incorporés dans l'infanterie et la plupart furent tués dans les derniers combats au sol.

ALLER SIMPLE POUR ULITHI

À l'été 1944, le haut commandement japonais nourrissait l'idée de reprendre l'initiative des opérations et de frapper la marine américaine dans ses bases avancées. Avions (opération *Tan*) et sous-marins (opération *Gen*) furent pressentis pour attaquer Mejuro, Kwajalein ou Eniwetok, dans les îles Marshall.
Fin août, les groupes K-501 sur P1Y et K-262 sur B6N, ainsi que le groupe de reconnaissance T-11, furent rassemblés dans le cadre de cette opération. Lorsque la nouvelle se répandit que les porte-avions américains se trouvaient à Saipan, le 1er octobre, l'ordre fut donné de lancer l'opération *Tan*. Cependant, une reconnaissance effectuée deux jours plus tard montra que les porte-avions n'étaient ni à Saipan ni à Guam et l'état d'alerte fut suspendu.
Dans les dernières phases de la bataille des Philippines, le plan de l'opération *Tan* resurgit. Il s'agissait cette fois de retarder l'entrée en lice de l'aviation embarquée américaine le temps nécessaire pour former les nouvelles recrues de l'aviation japonaise. La distance qui sépare Kanoya de l'atoll d'Ulithi est d'environ 2 500 km, alors que l'autonomie normale du *Ginga* est de l'ordre de 2 000 km. Dès la conception du plan, il ne fut plus question de retour. Pour guider les bombardiers dans leur longue et fastidieuse navigation, deux hydravions H8K du K-801 furent détachés comme avions guides.
Le choix de l'unité qui devait exécuter cette mission fut discuté entre les trois chefs d'escadrille de la 762 *Kôkûtai* le 19 février 1945. L'honneur en revint au plus jeune, le lieutenant de vaisseau Naoto Kuromaru, chef du K-262. L'opération impliquait 24 P1Y des K-262 et K-406, qui devaient donc être conduits par Kuromaru. Pour compléter les seize équipages du K-262, huit autres furent transférés du K-408. L'unité fut baptisée *Azusa Tokubetsu Kougekitai* (groupe d'attaque spéciale Azusa) et chaque appareil fut armé d'une bombe de 800 kg. Le 22 février, l'*Azusa Tokko* s'envola pour Kanoya pour parfaire son entraînement.
Alors que l'*Azusa Tokko* se préparait à décoller au petit matin du 10 mars, l'opération fut annulée par l'état-major de la 5ème Flotte aérienne, qui n'avait pas reçu le rapport de la reconnaissance aérienne en provenance de Truk. Le départ fut reporté au lendemain.
À l'aube du 11 mars, juste avant le décollage, des vents violents furent annoncés sur la route et le départ fut retardé d'une heure. Mais, les moteurs ne furent pas coupés, ce qui provoqua l'inquiétude des équipages qui connaissaient de fréquentes pannes avec le Nakajima Homare, non en raison de la conception du moteur, mais à cause de la chute de la qualité de sa fabrication.
Enfin, l'ordre de décollage fut donné à 08h55 et les 24 *Ginga* prirent l'air pour rejoindre les deux H8K à 09h25 au-dessus de Sata. Ils perdirent un temps précieux à se mettre en formation au-dessus de Amami O Shima. En arrivant à Okino Daito Shima, ils pénétrèrent dans d'épais nuages et durent piquer sous la couche pour se repérer. Huit bombardiers et un hydravion avaient déjà fait demi-tour ou avaient dû se poser en catastrophe dans la nature. Comme ils étaient très en retard sur l'horaire, le pilote du H8K poussa ses moteurs à fond, à en faire rougir la tôle des capots. Il était déjà 18h30 quand ils aperçurent l'île de Yap et il fallait faire vite car le soleil se couchait à 17h52 sur Ulithi. L'hydravion abandonna alors ses protégés et l'équipage les vit se fondre dans l'obscurité l'un après l'autre.
Les *Ginga* se présentèrent sur leur objectif entre 18h55 et 19h40. Le leader, à bord du n° 25, aperçut un premier incendie à 18h55 et un second à 19h25. Il tenta de trouver une cible,

Another Ginga of the same unit taking to the air for its «one-way» trip to Ulithi, on March 11, 1945.

Un P1Y1 *Ginga* de la 761 *Kôkûtai*. Cette unité fut décimée une première fois dans les Marianes. Reconstituée aux Philippines, elle fut anéantie dès les premiers combats pour la reconquête des îles. Ses équipages furent reconvertis en fantassins et se battirent jusqu'à la chute finale de Luçon.

mais n'y parvint pas et se résolut à larguer sa bombe sur une lumière et alla se poser sur le ventre à Yap. Il y fut rejoint par trois autres appareils. Les équipages discutèrent des résultats de la mission. Ils avaient aperçu en tout six incendies ou début d'incendie, qui ne pouvaient avoir été provoqués que par l'explosion d'un avion ou d'une bombe. Kuromaru précisa avoir entrevu un *Ginga* percuter un projecteur.

Pour corroborer leur observation, un C6N *Saiun* (« Myrt ») décolla de Truk le lendemain. Il n'aperçut aucun navire coulé dans le lagon d'Ulithi et tous les porte-avions se trouvaient exactement à la même place que le 9. L'*Azusa Tokko* avait perdu 13 P1Y portés disparus et 7 autres endommagés à des degrés divers. Sur les dix membres d'équipages recueillis, deux devaient décéder. Les survivants furent alors affectés à d'autres unités suicides et la plupart ne revinrent jamais.

Même l'amiral Matome Ugaki, commandant la 5ème Flotte aérienne, connu pour son tempérament de fonceur, considéra que l'opération avait été une faillite complète. Les Américains notèrent pourtant qu'un *Ginga* avait percuté le pont du porte-avions *Randolph*, tuant 25 hommes et en blessant 106 autres. Raymond P. Taub, alors marin à bord du destroyer *Jack Miller*, se souvient de cette attaque : « *Nous étions en train de regarder un film à l'avant, comme souvent quand nous étions au port. J'étais assis à côté d'un officier. Je lui ai dit :* « Regardez ce dingue comme il vole bas et tous feux éteints ». *Et pas plus de trente secondes plus tard, nous avons entendu une terrible explosion. Ça se passait, bien sûr, en pleine nuit. Nous nous sommes retournés et avons aperçu une gigantesque explosion. Ce fut lorsque le porte-avions a été touché par ce* Kamikaze. *Il volait si bas, j'aurais presque pu le toucher au passage. Et puis, il y eut quelques autres explosions* ».

Un second appareil, attiré par la lumière, alla s'écraser sur le terrain de base-ball de Mog Mog, l'un des îlots formant l'atoll d'Ulithi et un troisième tomba dans l'eau. Le *Randolph* fut réparé sur place et participa aux opérations à Okinawa dès le 8 avril.

NOUVEL ÉCHEC

Malgré cet échec, une troisième opération *Tan* fut projetée, ce qui amena la création du 4ème *Mitate Tokubetsu Kougekitai*, composé de douze équipages en provenance de la 3ème Flotte aérienne et de douze autres de la 5ème Flotte aérienne. L'objectif assigné était le même, mais, tirant la leçon de la mission précédente, il avait été envisagé d'utiliser l'île Marcus ou Truk comme base avancée. Toutefois, les terrains de ces deux îles furent bombardés de manière répétée et le groupe gagna finalement Kanoya le 4 mai.

Le 7 mai, les 24 appareils du *Mitate Tokko* s'envolèrent à 06h45. L'état-major était inquiet à propos du taux alarmant de pannes de moteur du *Ginga* et du faible niveau d'instruction des pilotes et du personnel technique. Il n'avait pas tort. Dès le départ, cinq *Ginga* quittèrent la formation. Arrivé au-dessus d'Okino Torishima, le leader du dispositif, le lieutenant de vaisseau Katsumi Nogushi, qui avait commencé sa carrière comme cadet et était l'un des rares officiers issus du rang, s'aperçut qu'il ne restait plus que quatre *Ginga* et décida d'annuler la mission.

Ce nouvel échec n'était pas suffisant pour que le haut commandement renonçât à l'opération. Fin juillet, une quatrième tentative fut décrétée, mais cette fois, les 25 P1Y du K-405 (706 *Kôkûtai*) devaient attaquer les navires américains au large de Leyte. Rassemblée à Komatsu, la première vague de 15 P1Y commandée par le lieutenant de vaisseau Naoto Kuromaru, chef d'escadrille à la 706 *Kôkûtai*, s'envola pour Formose le 5 août. En cours de route, à 280 km à l'est de Choushan Chuntao, les bombardiers eurent le malheur de survoler une *Task Force* et trois d'entre eux furent abattus. L'opération *Tan* fut alors définitivement ajournée.

LA BATAILLE D'OKINAWA

Dans les batailles aériennes au large de Kyushû et d'Okinawa, entre mars et juin 1945, la distance entre les principales bases du Japon et les objectifs dépassait 650 km. De ce fait, même les *Zéro* de la marine impériale étaient dans l'incapacité d'escorter les bombardiers de bout en bout. Il était donc impossible d'observer le résultat des attaques. Pour appréhender la situation de ses forces aériennes à Okinawa, le haut commandement demanda aux appareils de signaler chacun de leurs mouvements par radio. Il ignorait que ces renseignements étaient encore plus précieux pour les Américains, qui avaient percé les codes de transmission japonais depuis longtemps. Ils savaient donc en même temps que l'état-major japonais, si les *Task Forces* avaient été repérées par un avion de reconnaissance ou s'ils allaient être l'objet d'une attaque. Dans ce cas, ils étaient informés des effectifs engagés et de leur cap; il ne leur restait plus qu'à calculer l'horaire d'arrivée pour faire décoller les patrouilles de F6F. Pour contrer la menace des avions, suicides ou non, volant à basse altitude, des piquets de navires équipés de radar furent disposés en avant des escadres principales. La surprise ne fut jamais du côté japonais. Pearl Harbor était bien loin...

Des formations dédiées aux attaques suicides furent mises sur pied dans le sud de Kyushû à partir d'unités organiques ordinaires et même d'écoles. Les équipages furent mis à l'écart des autres et, comme ce fut le cas aux Philippines, ils n'étaient désignés qu'au tout dernier moment. Le cas des formations de *Ginga* était un peu différent. Elles étaient considérées à part entière comme des unités de bombardement classique, capables d'intervenir de jour en dépit de la chasse ennemie. Le piqué volontaire sur l'objectif n'était employé qu'en dernier ressort, si le bombardement traditionnel avait échoué. Ainsi, lorsqu'un équipage de *Ginga* était porté

A 761 Kôkûtai P1Y1 Ginga (Frances). This unit was decimated in the Marianas and sent back to Clark Field (Philippines is.) to rest and recoup. However, it was wiped out in the initial stage of the Philippines campaign. Ground and air crews fought on till the end in the hard land battles around and in Manila.

disparu, on considérait qu'il avait effectué une attaque suicide et ses membres recevaient une promotion de deux rangs supérieurs à titre posthume.
À la mi-mars 1945, alors que la flotte américaine faisait route vers Okinawa, l'amiral Ugaki, commandant la 5ème Flotte aérienne, décida de l'attaquer dès qu'elle serait à la portée des appareils basés dans le sud de Kyushû.

ULTIMES MISSIONS « SPÉCIALES »

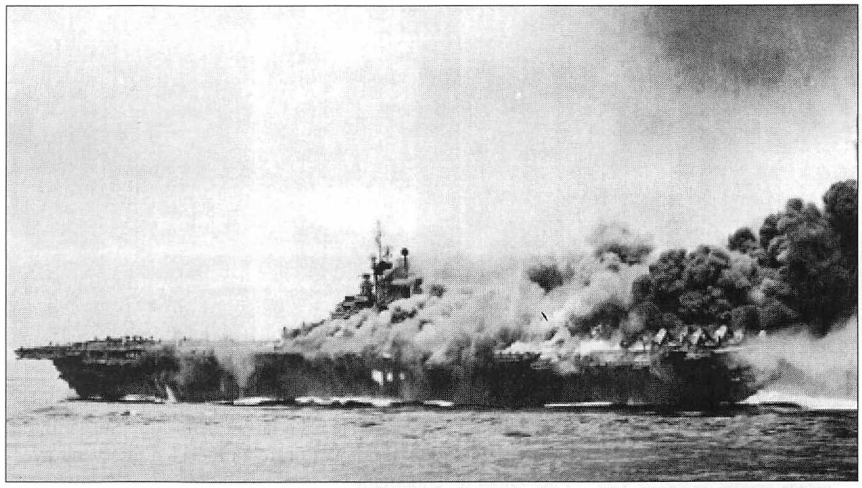
Le 1er avril, les Américains prirent pied à Okinawa et le lendemain, à l'aube, les K-501 et K-262 tentèrent de bombarder les navires américains au large de Kyushû, sans succès. Le 3 avril, vers 15h30, huit *Ginga* du K-262 décollèrent de Miyazaki; trois d'entre eux devaient effectuer une attaque suicide sur les porte-avions à Okinawa. Quelques jours après les débarquements, les terrains de Kadena et de Yontan sur l'île d'Okinawa furent occupés par les Américains, permettant d'éloigner les porte-avions. Avec une menace réduite, les armée et marine impériales augmentèrent sensiblement leur activité aérienne au-dessus d'Okinawa.
Repérés le 7 avril par un C6N, quatre groupes de porte-avions furent désignés comme cibles à huit *Ginga* du K-405 (lieutenant de vaisseau Shoji Mishiro) et quatre des K-262 et K-501 (enseigne de vaisseau Hikaru Miki). Cinq du premier groupe et les quatre du second signalèrent leur attaque par radio. Aucun ne rentra.
En raison de la pluie et du manque d'avions, l'attaque suivante n'eut lieu que le 11 avril. Ce jour-là, cinq *Ginga* des K-262 et K-501 (lieutenant de vaisseau Hiroyuki Yamamoto) furent portés disparus après avoir prononcé leur attaque.
Le 16 avril fut le premier jour de la troisième opération *Kikusui*. À 10h26, huit P1Y du K-262 décollèrent de Miyazaki pour s'en prendre aux porte-avions au sud de Kikai Shima. Ils adressèrent un long message en morse, informant de leur attaque. Le premier maître Hideki Deyama précisa qu'il piquait sur un porte-avions. Aucun ne revint. Cette première vague fut suivie à 16h45 par six appareils du K-406. Deux rentrèrent prématurément et personne n'entendit plus jamais parler des quatre autres après que le leader ait signalé qu'il attaquait un cuirassé et le second maître Shunzo Miyamae qu'il avait repéré un porte-avions. La troisième opération *Kikusui* s'acheva le 17 avril après la perte de deux nouveaux avions du K-406.
Fin avril, les Américains avaient fermement établi leurs positions à Okinawa et la marine impériale décida d'abandonner les attaques sur les porte-avions pour s'en prendre aux navires de ravitaillement et aux aérodromes.
Au cours de la sixième opération *Kikusui*, déclenchée le 11 mai, six P1Y des K-501 et K-406 sur les huit engagés furent portés disparus. Les survivants indiquèrent qu'ils avaient percuté deux porte-avions et un navire de type non identifié. Le *Bunker Hill* et le destroyer *Evans* furent effectivement touchés.
La situation prit alors un tour dramatique. La marine impériale vint à manquer d'avions et d'équipages pour les missions « spéciales ». À partir de la mi-mai, les avions d'entraînement, ainsi que leurs instructeurs et leurs élèves, furent précipités dans la bataille. Les *Ginga* et les *Rikko* poursuivaient en parallèle leurs missions de bombardement classique. L'ultime mission *Tokko* impliquant des P1Y se déroula le 25 mai, lorsque 22 appareils des K-405 et K-406 décollèrent de Miho. Pas moins de 16 furent contraints de rentrer en raison d'une panne de moteur. Seulement trois menèrent leur attaque à bien. Le lieutenant de vaisseau Hirozo Oguchi du K-406 fut aperçu en train de piquer sur un porte-avions et un appareil du K-405 s'écrasa sur un cuirassé.

LES BOMBES HUMAINES

L'attaque suicide, mesure désespérée expérimentée aux Philippines, fut adoptée d'une manière systématique tant par la marine que par l'armée à Okinawa, la dernière grande bataille de la guerre du Pacifique. Cette méthode fut institutionnalisée par le développement et la construction d'appareils spécialement conçus dans ce but. Déjà, l'armée avait commandé des versions spécifiques du Ki.67 et du Ki.48 qu'elle utilisa dans la bataille des Philippines.
En septembre 1944, le centre de recherches naval de Yokosuka commença à produire en série une bombe à réaction pilotée, le MXY7 ou *Ohka* (fleur de cerisier). Sa distance franchissable étant limitée à 100 km, Mitsubishi dut mettre au point une version de son bombardier G4M2 *Rikko* « Betty » pour larguer la bombe volante à proximité de sa cible. La première unité équipée de G4M et de *Ohka* fut le K-721 mis sur pied le 1er octobre 1944. Les volontaires furent rassemblés à Kounoike (district de Kantô). Après une formation au piqué à bord d'un *Zéro*, ils étaient lâchés sur K-1, version du *Ohka* sans moteur-fusée. Le taux de piqué du K-1 était si important que beaucoup de pilotes perdirent le contrôle du planeur et s'écrasèrent au sol.
À la suite de la réorganisation des *Hikotai*, le K-711 fut créé avec une dotation de 48 G4M, le 15 novembre 1944. Comme le *Ohka* devait être lancé à proximité de sa cible et que les G4M2e *Rikko* étaient contraints de pénétrer à l'intérieur des zones de patrouilles *a priori* (CAP : *combat air patrol*) de la chasse embarquée américaine, qui, en règle générale couvraient un rayon de 110 km, il fut décidé d'adjoindre une protection de chasse. De ce fait, le *Sento* n° 306 *Hikotai* (S-306) fut rattaché avec ses 48 *Zéro* au K-721 et deux autres *Hikotai* furent affectés à l'escorte avant le 1er mars 1945.
Le 20 décembre 1944, le K-708 rejoignit le K-721 et, en février 1945, le K-722 fut mis sur pied pour la formation des pilotes de *Ohka* destinés aux unités opérationnelles. Il avait été envisagé d'employer les premiers *Ohka* aux Philippines, mais la nécessité de prolonger l'instruction des pilotes et la rapidité surprenante de la défaite japonaise avaient contraint l'état-major à réviser ses plans.
Dans le courant du mois de mars 1945, les *Task Forces* américaines quittèrent l'atoll d'Ulithi et il fallait s'attendre à de nouveaux raids contre le Japon. Déjà, à la mi-février des raids sur le district de Kantô avaient coûté 16 *Rikko* détruits au sol au K-711 et, un mois plus tard, cette unité n'en alignait plus que 20. La 5ème Flotte aérienne, chargée des opérations aériennes au-dessus d'Okinawa, reçut l'ordre d'intervenir contre la flotte américaine au large de Kyushû. Au petit matin du 18 mars, le K-708, basé à Usa, au nord-est de Kyushû, prépara 18 G4M2e et 18 *Ohka* pour un premier raid. Cependant, à 13h00, juste avant le briefing de la mission, 12 F4U Corsair des VF-10 et VBF-10 mitraillèrent le terrain, détruisant et endommageant une bonne partie des appareils. La mission dut être reportée.

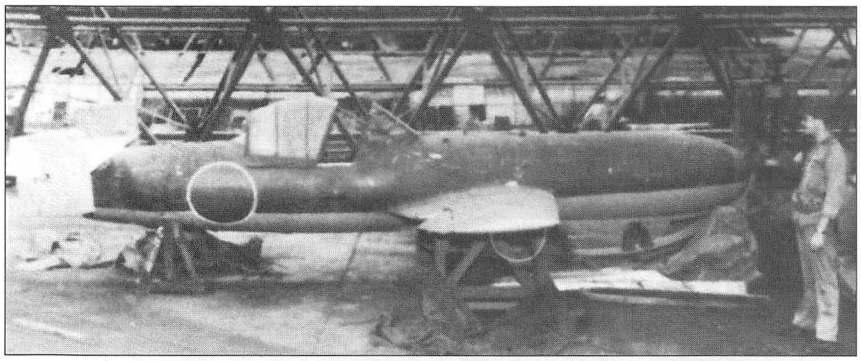
« MINATOGAWA »

Le 20 mars, au terme de trois jours de bombardement de la *Task Force*, l'état-major de la 5ème Flotte aérienne estima qu'au



Le porte-avions *Bunker Hill* en feu après avoir été percuté par un *Kamikaze* le 11 mai 1945. Il est possible qu'il ait été victime d'un P1Y au cours de la sixième opération *Kikusui*.
(Photo NASM)

The aircraft-carrier Bunker Hill *was set ablaze by a Kamikaze on May 11, 1945. She may have been hit by a P1Y1 during the sixth Kikusui operation.*



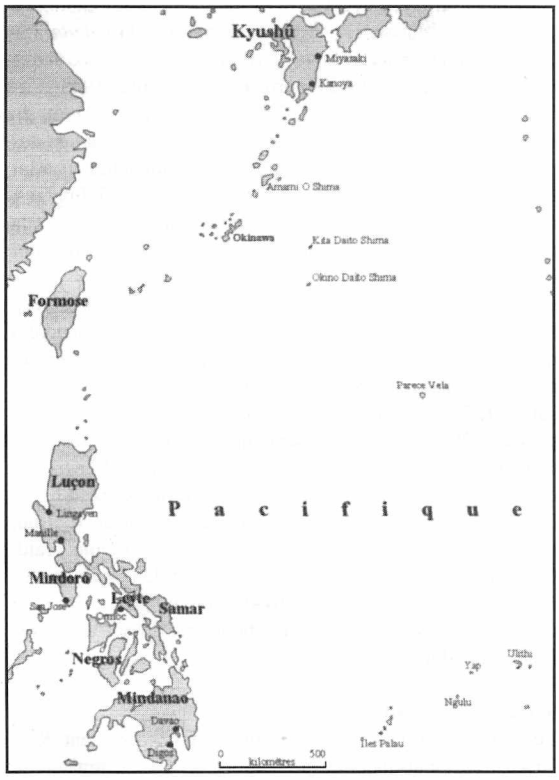
Un MXY7 *Ohka* retrouvé au Japon par les Américains après la cessation des hostilités. Cette photo est intéressante en ce qu'elle montre un appareil en livrée opérationnelle. (Photo T.H. Barry, courtoisie Paul J. Vercammen)

moins la moitié des porte-avions américains avaient été coulés ou endommagés et que le reste faisait demi-tour. Sur la foi de cette spéculation, il donna l'ordre au K-711 d'intervenir avec ses *Ohka* le lendemain.

Le 21 mars, le capitaine de frégate Yoshiro Kaneko, commandant le groupe de reconnaissance T-11, rencontra le capitaine de frégate Goro Nonaka commandant le K-711, un vieux camarade avec lequel il avait volé au début de la guerre au sein de la 1 *Kôkûtai*. Ils se serrèrent la main et, à voix basse, Nonaka dit : « *Aujourd'hui, c'est Minatogawa* ».

Dans la légende nippone, Minatogawa est le champ de bataille où un célèbre guerrier affronta seul une horde de soldats en sachant qu'il ne pourrait pas vaincre, mais qu'il n'avait pas d'autre choix. L'allusion de Nonaka était claire. Ce vétéran de la guerre du Pacifique, qui avait déjà combattu contre l'aviation embarquée américaine aux Marshall fin 1943, ne connaissait que trop bien les limites du *Rikko* et la puissance de la chasse US. Quelques mois plus tôt, Nonaka avait confessé à son frère d'armes qu'il n'espérait rien de cette nouvelle tactique. Mais, ni l'un ni l'autre n'avaient le choix.

À 11h35, Nonaka s'envola de Kanoya à la tête du *Jinrai Tokko*, composé de 18 *Rikko*, dont 15 étaient porteurs d'un *Ohka*, escorté par 55 *Zéro*. Cependant, une vingtaine de chasseurs durent faire demi-tour à la suite de pannes diverses, laissant leurs camarades en nombre inférieur pour affronter une cinquantaine de F6F qui interceptèrent la formation japonaise. Dix *Zéro* furent abattus et, privés d'escorte, les *Rikko* furent contraints de larguer leur *Ohka* dans le vide. Ils se regroupèrent pour mieux se défendre, mais ils furent tous descendus, les uns après les autres, y compris les trois appareils de tête qui tentaient de se faufiler au ras de l'eau. Ainsi s'acheva la première mission du *Ohka*.



This MXY7 Ohka was found in Japan by American troops after the end of the war. The flying bomb wears its service colours

LES *OHKA* À OKINAWA

Les commandants des K-708 et K-711 furent remplacés. Une partie des appareils demeura à Kanoya, le reste fut envoyé à Komatsu pour parfaire l'entraînement, hors de portée de l'aviation embarquée américaine. La tactique fut modifiée; au lieu d'envoyer de larges formations, il fut décidé de revenir à la méthode traditionnelle consistant en des expéditions de petits groupes sans escorte à l'aube ou au crépuscule.

Le 1er avril 1945, les Américains débarquèrent à Okinawa. L'opération était appuyée par 1 213 navires, 18 porte-avions d'escorte (540 avions), 17 porte-avions d'escadre (1 232 avions) appartenant à la *Task Force* 58 et 4 porte-avions (261 avions) britanniques.

À 02h21, six G4M2e du K-708 prirent l'air sous les ordres du lieutenant de vaisseau Yoshio Sawamoto. Deux disparurent sans laisser de traces, un percuta une montagne et l'avion de tête dut amerrir pour cause de brouillard. Un cinquième se posa en catastrophe à Hsinchu (Formose) et amerrit à la suite d'une panne de moteur en tentant de regagner Kanoya deux jours plus tard. Cinq *Rikko* et cinq *Ohka* furent ainsi perdus sans avoir même pris contact avec l'ennemi.

L'armée et la marine impériales concentrèrent leurs forces pour de brèves opérations baptisées *Kikusui* (chrysanthème et eau, symboles du guerrier de Minatogawa) dirigées contre les navires américains. Dix de ces opérations furent montées entre le 6 avril et le 22 juin.

La seconde opération *Kikusui* eut lieu le 12 avril et fit appel à huit G4M2e du K-708 commandés par le lieutenant de vaisseau Iwao Nogami. Entre 14h45 et 16h00, six bombes volantes furent lancées. Le premier maître Suzuki percuta un cuirassé et le lieutenant de vaisseau Eizo Iwashita en coula un second. Un destroyer, le *Mannert L. Abele*, fut en effet coulé; le destroyer *Stanley* et le mouilleur de mines *Jeffers* furent endommagés. Cinq *Rikko*, parmi lesquels celui du leader, ne revinrent pas et un sixième effectua un atterrissage forcé au retour. Le *Ohka* venait enfin d'enregistrer son premier succès.

Le 14 avril, vers 11h30, sept G4M2e décollèrent de Kanoya sous les ordres du lieutenant de vaisseau Hikoshi Sawayanagi, un rescapé de la Force T qui s'était illustrée au large de Formose en octobre 1944. L'escorte fit demi-tour prématurément, abandonnant les *Rikko* à leur sort. Aucun ne rentra.

La troisième opération *Kikusui* commença le 16 avril. À 06h05, le lieutenant de vaisseau Maso Sawai s'élança à la tête de six *Rikko* du K-708. Lui-même lança son *Ohka* contre un navire et retourna à Kanoya sain et sauf. Le quartier maître Naomi Kamata ne parvint pas à se débarrasser de sa bombe volante, rentra avec et réussit le premier atterrissage avec un *Ohka* suspendu dans sa soute. Les quatre autres porteurs furent portés disparus.

Le 28 avril, vers 16h30, quatre appareils du K-708 s'envolèrent de Kanoya. À 19h35, le lieutenant de vaisseau Masao Sawai lança le second maître Naohiko Yamagiwa, celui-là même qui était à bord du *Ohka* posé par Kamata le 16. Sawai aperçut une explosion, indiquant que Yamagiwa avait atteint sa cible. Suite à une panne mécanique, le *Rikko* dut amerrir et l'équipage fut recueilli sain et sauf. Les quartiers maîtres Naomi Kamata et Yoshinobu Kanbe furent forcés de larguer leur *Ohka* sous la menace de chasseurs de nuit et rentrèrent à bon port. Le leader de la formation, le lieutenant de vaisseau Nobumasa Araki, bien que volant sur un seul moteur, parvint à lancer son *Ohka*, mais l'équipage, autre vétéran miraculé de la Force T, fut ensuite porté disparu.

Le 4 mai, sept *Rikko* du K-708 menés par l'enseigne de vaisseau Hiroshi Kikuchi, décollèrent de Kanoya à 05h22. Le premier maître Masayoshi Ishiwatari, lancé par le premier

KUGISHO P1Y1 *GINGA*
(« Frances »)

Type : bombardier moyen terrestre bimoteur.

Équipage : trois hommes.

Moteurs : deux Nakajima NK9B Homare 11 (P1Y1) [NK9C Homare 12 : P1Y1a, P1Y1b, P1Y1c] de dix-huit cylindres en étoile, développant 1 820 ch [1 825 ch] au décollage.

Performances : vitesse maximale, 551 km/h à 5 900 m; vitesse de croisière, 370 km/h à 4 000 m; plafond pratique, 9 400 m; temps de montée à 3 000 m, 4 mn 15; à 5 000 m, 9 mn 23; distance franchissable normale, 1 920 km; maximale, 5 375 km.

Poids : à vide, 7 265 kg; en charge, 10 500 kg.

Dimensions : envergure, 20,00 m; longueur, 15,00 m; hauteur, 4,30 m; surface alaire, 55 m≈.

Armement : défensif, dans la pointe avant : un canon Type 99 de 20 mm dans le nez (P1Y1, P1Y1a, P1Y1b) ou une mitrailleuse Type 2 de 13 mm (P1Y1c); à l'arrière : une Type 99 sur affût mobile (P1Y1), ou une Type 2 de 13 mm sur affût mobile (P1Y1a), ou deux Type 2 dans une tourelle électrique (P1Y1b, P1Y1c); offensif, une torpille de 800 kg ou 1 000 kg de bombes.

Conception : Dai-Ichi Kaigun Koku Gijitsusho (Kugisho)

Production : 6 prototypes et 996 P1Y1 et P1Y1-S (chasse de nuit) par Nakajima Hikoki KK à Koizumi; 96 P1Y2 et P1Y2-S par Kawanishi Kokuki KK à Konan.

LE *OHKA*
Mode d'emploi

Dénommé officiellement MXY7 et baptisé *Ohka* (fleur de cerisier), l'engin se présentait sous la forme d'un cylindre de 6 mètres de long, muni de deux ailes, d'un empennage cruciforme et propulsé par cinq fusées à poudre de 800 kgp. Avec le pilote et une charge de 1 200 kg de trinitroanisol logée dans le nez, l'engin atteignait un peu plus de 1 000 km/h en fin de piqué. Sa distance franchissable étant limitée à 100 km, Mitsubishi dut mettre au point une version de son bombardier G4M2 *Rikko* « Betty » pour larguer la bombe volante à proximité de sa cible. Outre une soute modifiée pour accommoder la bombe volante, le G4M2e reçut une plaque de blindage de 20 mm derrière le siège des pilotes et des bourrelets de caoutchouc de 30 mm d'épaisseur autour des réservoirs.
Très léger, le *Ohka* se révéla capricieux et d'un pilotage délicat. Au-delà de 900 km/h, il était difficile à manier avec précision. Largué à une altitude de 3 000 mètres, à une vitesse stabilisée de 280 km/h à une vingtaine de kilomètres de l'objectif, il utilisait ses fusées jusqu'à épuisement du comburant (3 à 4 minutes) puis entamait un piqué à 50° jusqu'à l'anéantissement final.
On chiffre à 852 le nombre d'exemplaires produits avant la cessation des hostilités.

Un P1Y1 sur le terrain de Clark Field, près de Manille (Philippines). Il porte le code de la 763 *Kôkûtai*, une unité formée en octobre 1944 et décimée le mois suivant. Son personnel combattit au sol jusqu'à la reconquête totale de Luçon par les Américains.

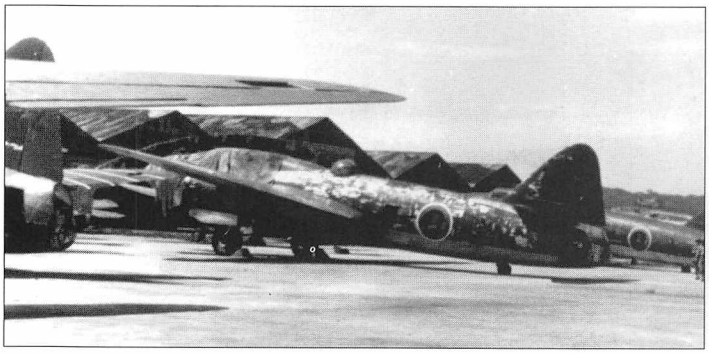
maître Motojiro Kai, percuta un gros croiseur qui fut aperçu en train de couler. Kai et un *Rikko* qui ne put pas prendre contact avec la flotte ennemi, regagnèrent Kanoya. Les autres furent portés disparus, y compris celui de Kikuchi, qui venait d'annoncer par radio l'envoi par le fond d'un cuirassé par le *Ohka* du lieutenant de vaisseau Susumu Ohashi. En fait, seul le mouilleur de mines *Gayety* fut endommagé.

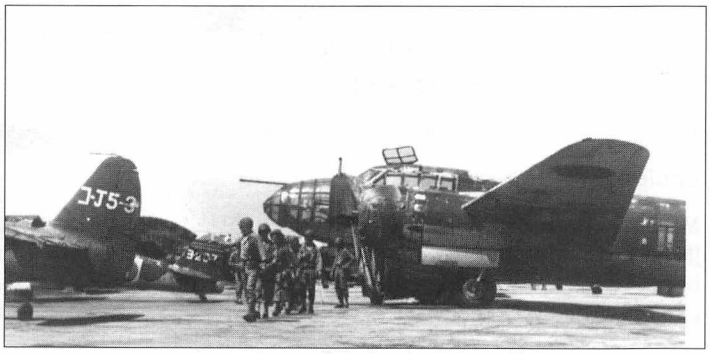
OHKA CONTRE BÉTON

Le 5 mai, le K-711 fut dissous et les équipages restants furent incorporés au K-708. Le 10 mai, le capitaine de frégate Motoharu Okamura, commandant le K-721, annonça une nouvelle incroyable à ses pilotes de *Ohka*. L'état-major leur demandait de s'écraser sur les pistes des aérodromes de Kadena et de Yontan, sur l'île d'Okinawa. Avec une grande réticence, deux pilotes se portèrent volontaires. Si la perspective de couler un porte-avions ou un cuirassé américain constituait pour eux une certaine motivation, l'idée de percuter une aire en béton leur laissait penser qu'ils sacrifiaient leur vie pour peu de choses.
Le 11 mai, 01h56, les enseigne de vaisseau Noboru Miyazaki et quartier maître Naomi Kamata décollèrent. Mais le *Rikko* du premier connut une panne de moteur et il dut larguer son *Ohka* dans la nature pour rentrer. Kamata ne parvint pas à passer à travers la crasse, largua aussi son *Ohka* et fit demi-tour.
Le même jour, à partir de 05h56, quatre autres G4M2e s'envolèrent sous les ordres du lieutenant de vaisseau Shinji Furuya. Le leader annonça qu'il venait de lancer son *Ohka* et ne donna plus aucune nouvelle par la suite. Deux autres disparurent et le quatrième, forcé à rentrer prématurément en raison d'une avarie de moteur, s'écrasa à Kanoya. Le destroyer *Hugh W. Hadley* fut légèrement endommagé par une bombe volante.
Le 25 mai, douze *Rikko* furent envoyés contre la *Task Force* américaine au large d'Okinawa, mais le mauvais temps ne permit pas aux appareils d'atteindre l'objectif. Trois n'en disparurent pas moins.
Le 22 juin, à 05h20, six *Rikko* s'élancèrent sous la protection d'une escorte de chasse. La plupart des chasseurs rebroussèrent chemin en raison de pannes. Quatre *Rikko* disparurent et un seul parvint à lancer sa bombe volante. Le sixième regagna Kanoya avec son *Ohka*. Le premier maître Keisuke Yamamura, qui venait de participer à deux sorties sans être lancé, craqua nerveusement à son retour. Il hurla : « *Bon sang ! Arrêtez cette folie et tuez-moi pour de bon !* ».
Cette mission marqua la dixième et dernière sortie du *Ohka*.

La bataille d'Okinawa coûta la vie à 2 055 aviateurs de la marine impériale engagés dans des missions suicides. Les Alliés admirent que 239 navires de tout tonnage avaient été coulés ou endommagés, ce qui représente un taux de réussite de l'ordre de 13%. Bien que le nombre des tués ait avoisinné 5 000, soit autant que chez les Marines et les GIs réunis lors de la conquête de l'île, cette tactique désespérée ne fut pas suffisante pour changer le cours des événements. Moins de deux mois après la dernière attaque suicide des *Ohka*, le Japon offrait sa reddition.

A 763 Kôkûtai P1Y1 at Clark Field. Set up in October 1944, this unit was annihilated one month later. Most of the personnel was transfered to the infantry and took part in the land battle until the complete fall of Luzon into Allied hands.





Ci-dessus :
sur un terrain satellite de Tokyo, les troupes américaines inspectent les avions de la marine impériale retrouvés intacts. On note la présence du troisième prototype du Nakajima J5N1 *Tenrai* (photo de droite) au milieu de Mitsubishi G4M2e. (Archives A-J., D.R.)

Ci-contre et ci-dessous :
deux photos du P1Y1 du maître Masaru Ochiai, membre de l'*Azusa Tokko*. Il fut l'un des rares à rentrer de la mission « sans retour » sur Ulithi. Il avait peint l'un de ses poémes sur le fuselage de son appareil.

Top :
The tail of the third Nakajima J5N1 Tenrai prototype can be seen among several Mistubishi G4M2e's on this airfield near Tokyo, after VJ-day.

Middle and bottom :
Two close-ups on W.O. Masaru Ochiai's Ginga. Having taken part in the «one-way» mission to Ulithi, he succeeded in returning home. He had painted one of his poems on the fuselage of his aircraft.

NOTES

(1) Le *Hikotai* (groupe) fut créé le 4 mars 1944. Opérant sous le commandement d'une *Kôkûtai* (flottille), il se composait de plusieurs *Chutai* (escadrilles), toutes du même type d'avion avec leurs d'équipages, mais peu de personnel technique. La spécialité (*Sento* : chasse, *Kougeki* : bombardement) apparaissait en clair dans leur dénomination; ainsi le *Kougeki Hikotai* n° 711 était équipé de G4M et de P1Y et le *Sento Hikotai* n° 303 était un groupe de chasse. Pour des raisons pratiques, les dénominations furent abrégées en K-711 et S-303, que l'on retrouve dans le texte.
Rikko signifie bombardier terrestre et *Ginga*, Voie lactée.
(2) Groupe d'attaque spéciale *Jinpu*. Les Japonais baptisèrent tous leurs groupes ou sections d'attaque spéciale. Provenant de poèmes sacrés ou de la tradition, ces noms n'ont pas été traduits parce que les Japonais de cette fin de siècle ignorent pour la plupart leur signification profonde et que leur traduction mot à mot n'apporterait rien au lecteur occidental.
(3) Sata avait autorité sur toutes les unités de bombardement basées à Luçon.

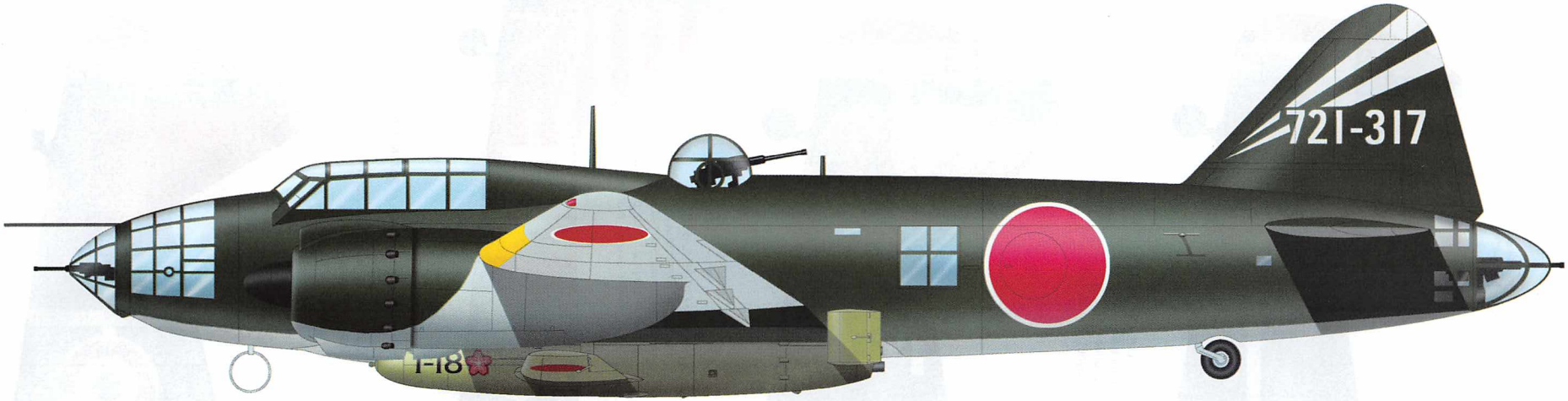
NAVIRES AMÉRICAINS COULÉS PAR LES *KAMIKAZE*

24.10.44	Princeton	CVL-23	Leyte
	Sonoma	ATO-12	Leyte
25.10.44	St Lo	CVE-63	Leyte
01.11.44	Abner Read	DD-526	Leyte
27.11.44		SC-744	Leyte
03.12.44	Cooper	DD-695	Leyte
07.12.44	Mahan	DD-364	Leyte
	Ward	APD-16	Leyte
10.12.44		PT-313	Leyte
11.12.44	Reid	DD-369	Leyte
15.12.44		LST 472	Mindoro
		LST 738	Mindoro
18.12.44		PT-300	Mindoro
21.12.44		LST 460	Mindoro
		LST 749	Mindoro
29.12.44	Porcupine	IX-126	Mindoro
03.01.45	Ommaney Bay	CVE-79	Luçon
21.02.45	Bismarck Sea	CVE-95	Luçon
04.04.45	Dickerson	APD-21	Okinawa
06.04.45	Bush	DD-529	Okinawa
	Colhoun	DD-801	Okinawa
	Emmons	DMS-22	Okinawa
	Logan Victory	APA-196	Okinawa
		LST 447	Okinawa
12.04.45	Mannert L. Abele	DD-733	Okinawa
16.04.45	Pringle	DD-477	Okinawa
22.04.45	Swallow	AM-65	Okinawa
03.05.45	Luce	DD-511	Okinawa
	Morrison	DD-560	Okinawa
	Little	DD-803	Okinawa
25.05.45	Bates	APD-47	Okinawa
27.05.45	Drexler	DD-741	Okinawa
10.06.45	William D. Porter	DD-579	Okinawa
16.06.45	Twiggs	DD-591	Okinawa
28.07.45	Callaghan	DD-792	Okinawa

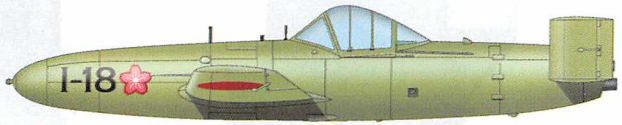
LÉGENDES

CVE : porte-avions d'escorte - CVL : p-a léger - DD : destroyer - DMS : mouilleur de mines rapide - APA : transport d'attaque - APD : transport rapide - SC : chasseur de sous-marins - ATO : remorqueur de haute mer - LST : barge porte-chars - PT : vedette rapide - IX : navire auxiliaire.

Kamikaze !

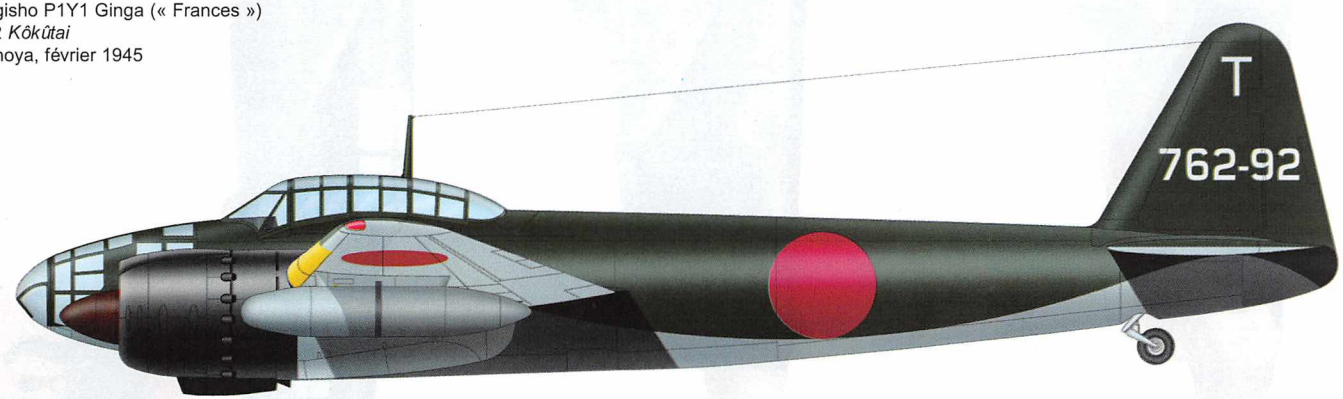


Mitsubishi G4M2e (« Betty »)
Kougeki Hikotai n° 711
Kanoya (Japon), mai 1945



Yokosuka MXY7 *Ohka*
Probablement un modèle d'entraînement, retrouvé sur le terrain de Kadena à Okinawa.

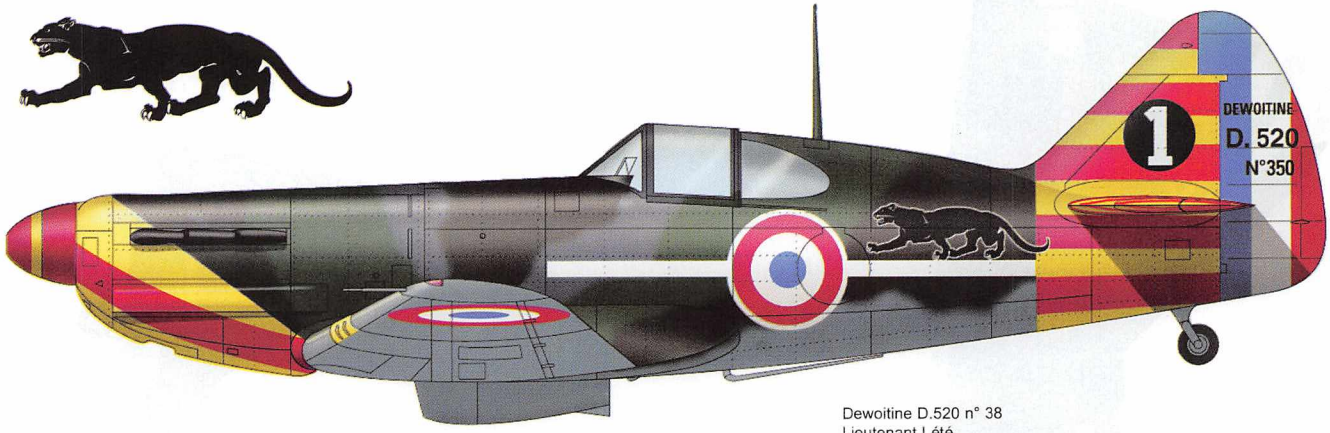
Kugisho P1Y1 Ginga (« Frances »)
762 *Kôkûtai*
Kanoya, février 1945



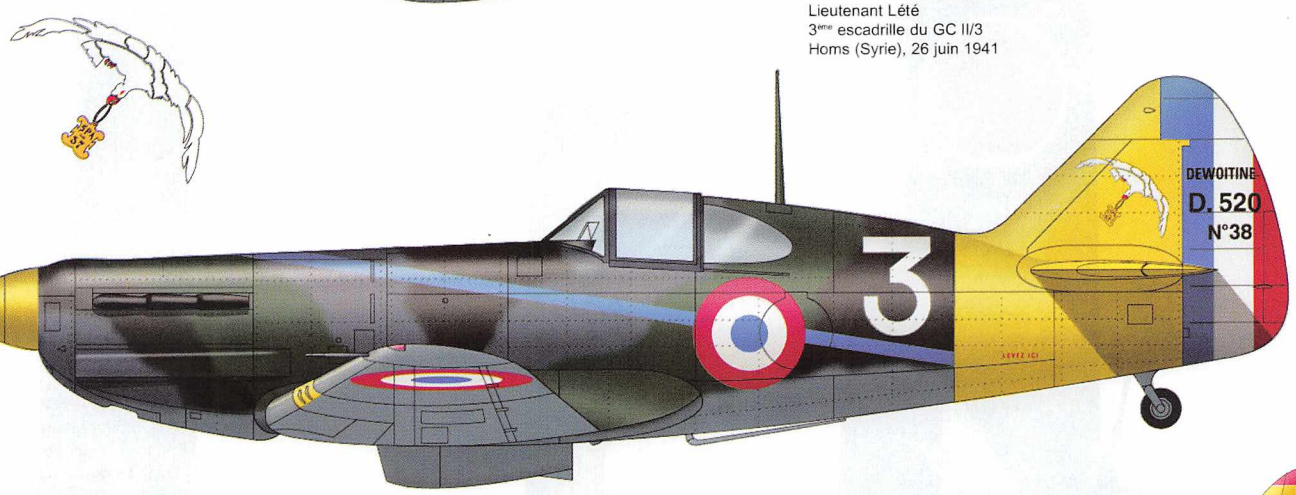
© P-A. Tilley - 05.98

Les marques de Vichy

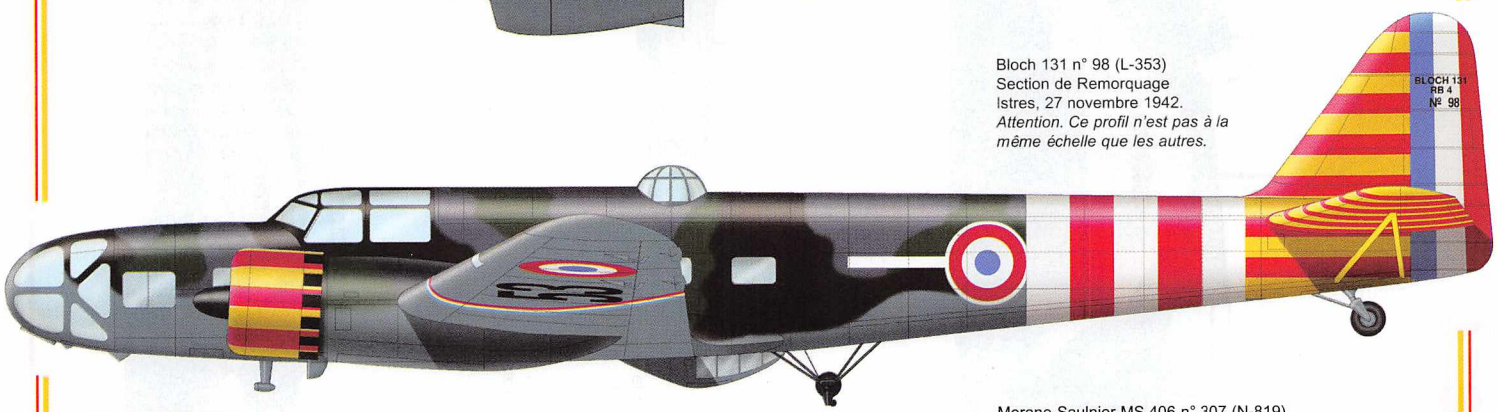
Dewoitine D.520 n° 105
Lieutenant Merle
Commandant la 4ème escadrille du GC II/7
Sidi-Ahmed (Tunisie), fin 1941



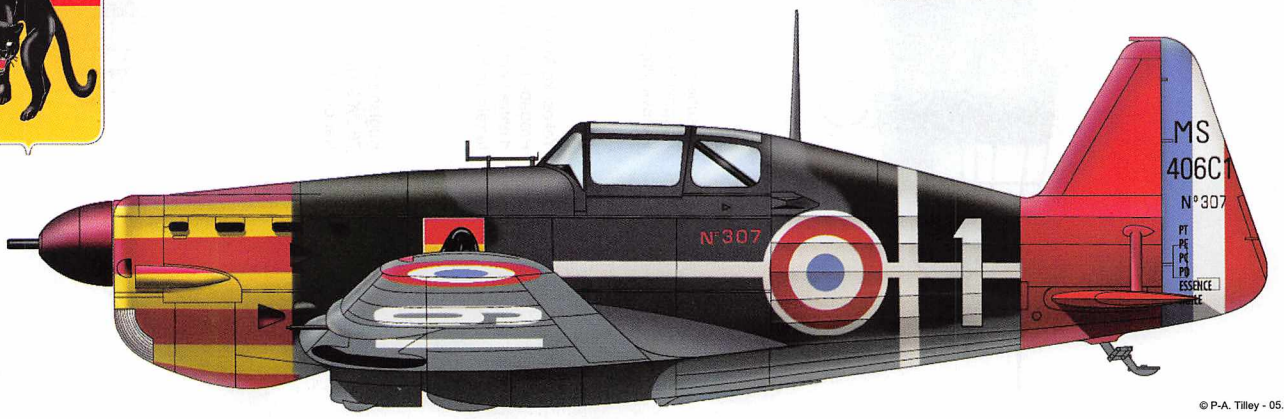
Dewoitine D.520 n° 38
Lieutenant Lété
3ème escadrille du GC II/3
Homs (Syrie), 26 juin 1941



Bloch 131 n° 98 (L-353)
Section de Remorquage
Istres, 27 novembre 1942.
Attention. Ce profil n'est pas à la même échelle que les autres.



Morane-Saulnier MS.406 n° 307 (N-819)
Capitaine Pouyade
Commandant l'escadrille 2/595
Tong (Indochine), 1942



© P-A. Tilley - 05.98

Camouflage et marques

Sous ce titre, nous vous proposons régulièrement un sujet méconnu des camouflages et marques standards ou bien les variations plus ou moins fantaisistes, parfois en parfaite contradiction avec les circulaires officielles.
Dans le prochain numéro, nous resterons en France et traiterons des chiffres et lettres individuels entre 1939 et 1942.

L'entrée en vigueur de l'armistice, le 25 juin 1940, allait avoir des conséquences directes sur les marques appliquées aux avions français. Reléguée sur le banc de touche, l'armée de l'Air de l'armistice se devait de proclamer sa « neutralité » par une signalétique appropriée pour éviter toute méprise en cas de rencontre avec des avions anglais, mais aussi et surtout, allemands, italiens... et japonais.

DE LA THÉORIE...

9 juillet 1940

Par la note n° 3456/3-S, les avions reçurent la fameuse bande blanche de flanc inaugurée sur les Potez 631 (dont nous avons parlé dans le N° 1 d'Aéro-Journal). La longueur de ladite bande n'était pas spécifiée, mais sa largeur était de 10 cm, avec un liseré de 5 cm autour des cocardes de flanc. Ces dispositions touchaient également les avions de l'aéronautique Navale.
Ces derniers marquèrent leur différence en adoptant une bande blanche qui traversait de part en part la cocarde de fuselage.

20 mai 1941

Au début de la campagne de Syrie, la note n° 20532/EM apporta quelques modifications aux marques des avions devant être engagés dans les territoires du Levant :
« *En raison des ressemblances entre les cocardes anglaises et françaises, afin d'éviter tout accrochage entre les avions allemands et français et suivant le désir personnel exprimé par le Maréchal du Reich Goering, il est demandé que les avions français engagés en Syrie aient l'empennage et le moteur jusqu'à l'aplomb du bord d'attaque peints en jaune* ».

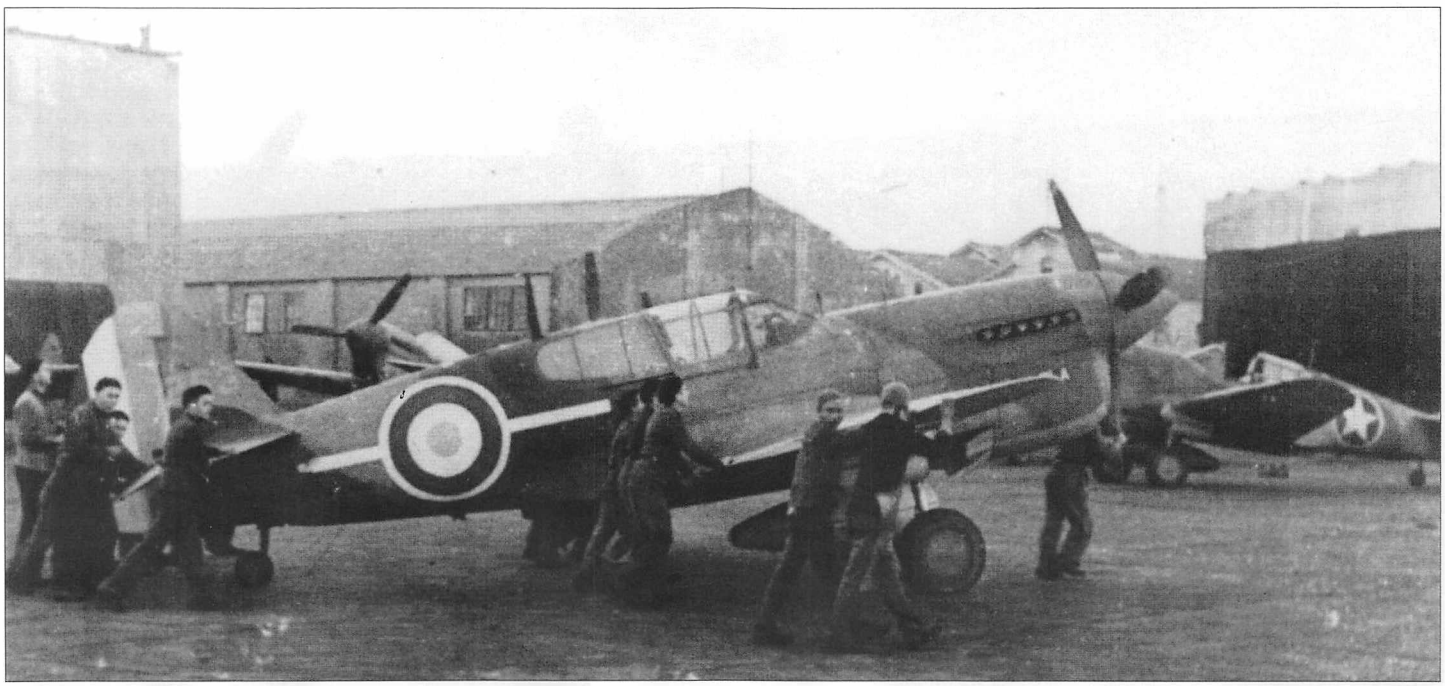
24 juin 1941

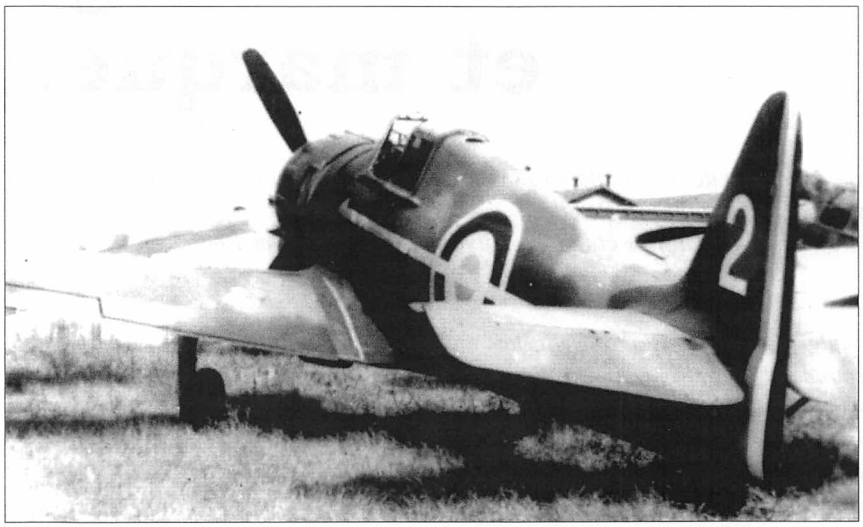
L'instruction n° 418-C/DAT demanda l'application pour tous les aéronefs encore en service des consignes suivantes :
– cocardes de voilure : 80 cm de diamètre;
– cocardes de fuselage : 60 cm de diamètre;
– liseré blanc aux cocardes de fuselage : 5 cm;
– bande blanche latérale de 10 cm de large et s'étendant au minimum de 150 cm de part et d'autre de la cocarde de flanc;
– application de bandes alternées rouges et jaunes de 20 à 25 cm de large sur l'empennage entier (sauf le gouvernail de direction conservé tricolore) et sur la partie avant des fuseaux-moteurs et, éventuellement, sur la partie comprise entre l'arrière du moteur et l'aplomb du bord d'attaque, suivant le type d'aéronef.

13 décembre 1941

De nouvelles dispositions furent prises à la suite d'accrochages au-dessus de la Méditerranée entre chasseurs italiens et français, en raison d'une mauvaise identification

Le gag de l'année 1942 : faute d'instructions précises, l'AIA de Casablanca repeint l'un des premiers P-40 du GC II/5 *Lafayette* aux couleurs de Vichy ! Vraisemblablement assailli par le doute, l'artiste n'a pas poussé jusqu'à ajouter les bandes rouges et jaunes. Et pourtant, s'il s'est référé aux circulaires encore en vigueur, il aurait dû... On imagine sans mal la colère du commandant Rozanoff qui n'a guère apprécié la plaisanterie. (Archives A-J., D.R.)





Ci-dessus :
l'un des quatre Bloch 151 que l'AC3 a repliés à Bône fin juin 1940, montre la variante adoptée par l'aéronautique Navale pour la bande de flanc. Cette pratique sera rapidement abandonnée.
(SHAA)

de la part des premiers, la Commission d'armistice italienne demanda que des mesures soient prises sans délai pour une meilleure identification des D. 520 et Potez 63. Toutefois, les Italiens se virent refuser leurs propositions qui auraient entraîné un bariolage invraisemblable (cocardes carrées, bandes dans tous les sens...).
La commission accepta les contre-propositions françaises du commandant de l'Air en Tunisie, contenues dans la note I/2508 :
– suppression de la cocarde et de la bande de flanc;
– adoption de bandes tricolores de 30 cm de largeur, inclinées à 30° par rapport à l'axe longitudinal de l'avion, en s'éloignant de l'avant vers l'arrière, bleu à l'intérieur;
– mesures effectives à dater du 18 janvier 1942. Seuls les avions ainsi marqués étant autorisés de vol au-delà de cette date.

Ci-dessous :
cette photo du terrain de camp Cazes, prise après les combats de novembre 1942 au Maroc, prouve que les instructions n'avaient pas toujours été suivies à la lettre. Seul le Curtiss à l'arrière-plan, au milieu, porte des marques conformes aux circulaires en vigueur.
(US National Archives)

6 févier 1942
Le rectificatif n° 66-C/DAT concernant l'instruction n° 418-C/DAT étendit les dispositions prises en décembre 1941 à tous les avions de l'armée de l'Air et pas uniquement à ceux basés en Tunisie.

9 février 1942
La note 247 concernait exclusivement les avions basés en Indochine. Elle faisait suite à un grave incident où trois Morane 406 avaient été abattus par des chasseurs japonais, faisant un mort et un blessé. Les pilotes japonais, frais émoulus des centres d'instruction, avaient pris les bandes rouges et jaunes pour les marques des « Tigres Volants » (tout au moins fut-ce l'explication officielle...).
– fuselage : une bande transversale de 10 cm de large en arrière des cocardes de fuseau (sic) et entourant complètement celui-ci fut appliquée à la requête expresse des autorités japonaises;
– empennage : entièrement rouge, sauf le gouvernail de direction, conservé tricolore.

14 novembre 1942
Ce fut la dernière instruction émise par l'état-major de Vichy. Deux semaines plus tard, son aviation avait cessé d'exister. Cette instruction, répertoriée sous le chiffre n° 549-C/DAT, demandait que les avions militaires français reçoivent une écharpe (bande) blanche de 50 cm de large autour du fuselage et autour des plans, entre les moteurs et l'extrémité d'aile pour les bimoteurs. La partie inférieure des fuseaux-moteurs était à laisser en jaune.

Le 27 novembre 1942, les Allemands, en envahissant la zone libre, mettaient un point final à l'aviation de l'armistice. Dans un sens, heureusement, sinon à quel épouvantable « barbouille » serait-on arrivé ?

...À LA PRATIQUE
Au travers des divers comptes rendus remontés par la voie hiérarchique, il est intéressant de se rendre compte de quelle manière les Français, peu connus pour leur sens de la discipline, ont appliqué les instructions de juin 1941

Ci-dessus :
des soldats allemands, qui viennent d'envahir la zone libre, baguenaudent autour d'un Potez 63.11 (n° 298 ?) du GR I/14 qui effectue là l'un de ses derniers points fixes. L'appareil porte dans leur intégralité les ultimes marques de l'armée de l'Air de l'armistice. Perpignan, fin novembre 1942.
(Bundesarchiv - Coblence)

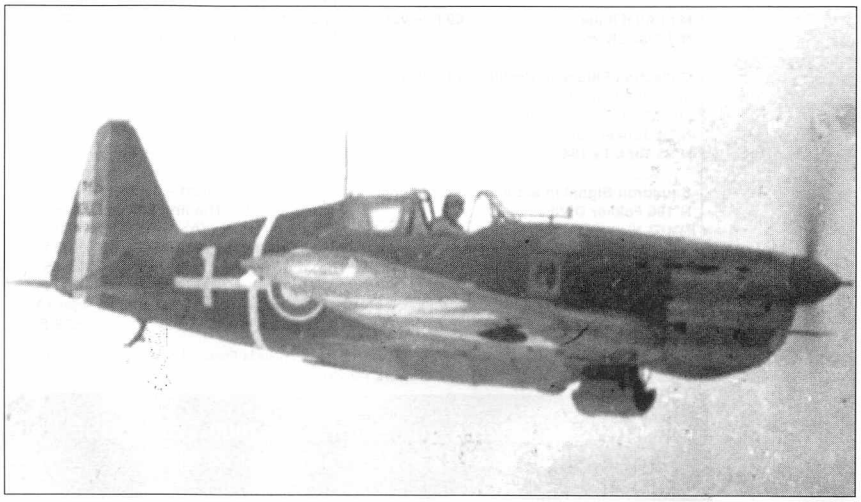
et du 6 février 1942.
Ces informations sont précieuses pour la datation des photos. Par exemple, comme on le verra plus bas, un appareil du GC II/9 avec des bandes rouges et jaunes ne peut pas avoir été photographié avant mai 1942.

Le 26 novembre 1941, soit cinq mois après la publication de la circulaire du 24 juin, l'état des travaux était le suivant :
– Tunisie : marquage terminé, réfection cocardes et camouflage en cours;
– Algérie : marquage terminé, sauf pour deux avions du GR I/36, un avion du GB II/61 et tous les avions du GB I/11.
– Maroc : marquage terminé pour les GC I/5, GB II/23, GC II/5 (8 avions). Marquage non terminé pour le GR I/22 (1 avion), GR I/52 (5 avions) et GR II/52 (2 avions).

En ce qui concerne l'instruction du 6 février 1942, qui devait être appliquée le 1er avril, dernier délai, les choses traînèrent un peu plus en longueur, en particulier en métropole. L'urgence était toutefois moins grande, dans la mesure où les risques de méprise tragique entre les avions français et ceux de l'Axe étaient moins importants qu'en Tunisie. Une note datée du 29 avril fait le point pour la métropole :

Unité	Terminé	En cours
I/1	30%	60%
II/8	–	100%
II/8	–	80%
III/9	100%	–
1/13	30%	–
I/12	–	100%
I/14	–	100%
II/22	75%	25%
I/31	60%	40%
I/38	15%	10%
II/38	80%	20%
I/51	–	50%
I/54	–	100%

Les travaux n'avaient même pas commencé pour les GC II/1, I/2 et II/9 !
En ce qui concerne l'Afrique du Nord, le 20 avril 1942, les travaux étaient entièrement achéves en Tunisie et au Maroc, en Algérie également à l'exception des III/6 et I/36, en cours et du I/19, à faire en totalité.
L'instruction qui demandait que la casserole d'hélice soit peinte en rouge fut, en général, suivie d'assez loin, les groupes donnant libre cours à leur fantaisie. Une escadrille du GR I/52 partagea les casseroles de ses Potez 63.11 en deux quarts jaunes et deux rouges.
Le GC II/7 fut sans doute le groupe qui se démarqua le plus des instructions officielles en adoptant des bandes rouges et jaunes de capot obliques. Ce ne fut pas sa seule particularité, comme nous le verrons dans le prochain numéro.

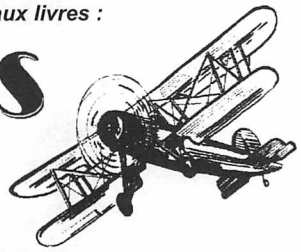


Ci-dessous :
le Morane 406 n° 307, piloté par le capitaine Pouyade, commandant l'escadrille 2/595, porte les marques adoptées en l'Indochine après le tragique incident du 27 janvier 1942, qui coûta la vie à un pilote français.
(Photo Hutter)

Pour commander tous vos nouveaux livres :

DRIVERS

La Librairie Passion



Les monographies indispensables :

«Aircraft of the Aces» **119 F le vol.**
96 pages, 100 photos env. en N&B, 60 à 70 profils couleurs, plans au 1/72ème, belle collection convenant aux historiens et aux maquettistes. En anglais.
N°15 Soviet Aces of WWII
N°16 Spitfire Mark V Aces 1941-45
N°17 Luftwaffe Jet Aces of WWII
N°18 Hurricane Aces 1939-40
N°19 P-38 Aces of the ETO/MTO
N°20 German Night Fighter Aces of WWII

«Combat Aircraft» **119 F le vol.**
96 pages, 100 photos env. en N&B, 30 à 40 profils couleurs, plans au 1/72ème ou 1/96ème, belle collection convenant aux historiens et aux maquettistes. En anglais.
N°3 Helldiver units of WWII
N°4 Mosquito bomber/fighter units 42-45
N°5 Blenheim squadrons of WWII
N°6 Junkers Ju 87 *Stukageschwader* of North Arfica & the Mediterranean

Collection MBI **89 F le vol.**
Excellentes monographies tchèques, 57 à 78 pages, 60 photos env., 25 profils couleurs, plans, intérieurs. En anglais & tchèque. Une valeur sûre !
N°2 Messerschmitt Me 262
N°3 Henschel Hs 129
N°4 Focke-Wulf Fw 189
N°5 Republic P-47 Thunderbolt

Messerschmitt Bf 109K **95 F**
92 pages, 110 photos, 23 profils couleurs, plans. En tchèque et anglais. Une des meilleurs monographies sur le sujet. Indispensable.

Focke-Wulf Fw 190F, G **89 F**
90 pages, 100 photos env., 20 profils couleurs, dessins techniques. En tchèque et anglais. Du solide !

Il-2/Il-10 in detail **99 F**
60 pages, 250 photos de détail en N&B et couleurs, plans 1/72ème, dessins techniques, profils. En tchèque et anglais. Vivement conseillé !

Collection Skrzydla **95 F le vol.**
monographies de belle qualité, 48 pages, photos, plans, détails, profils couleurs. En russe.
N°14 Antonov An-2
N°15 Yakovlev Yak-3

Collection Ali d'Italia **110 F le vol.**
monographies sur l'aviation italienne 1939-45, 48 à 56 pages, une centaine de photos N&B, plans 1/72 et 1/48ème, dessins, profils et intérieurs. En italien et anglais. Belle réalisation.
N°8 Macchi MC 200
N°7 Breda 65

Mini Ali d'Italia **69 F le vol.**
N°1 Fiat CR 25

Collection Flugzeug Profile **79 F le vol.**
monographies de 50 pages env., plans, photos, profils. En allemand.
N°24 Junkers Ju 52
N°25 Tank Ta 154

Squadron Signal in action **79 F le vol.**
N°166 Fokker D.VII
N°167 Nieuport fighters
N°94 NA T-6 Texan
N°105 F-14 Tomcat
N°168 AH-1 Cobra

Collection Walk Around **129 F le vol**
80 pages, près de 200 photos détaillées N&B et couleurs. En anglais.
N°11 P-47 Thunderbolt
N°12 B-25 Mitchell
N°13 P-51 et A-36 (moteur Allison)
N°14 Hurricane

Collection WarbirdTech **119 F le vol.**
monographies de 100 pages, 225 photos env. N&B et couleurs, plans et dessins techniques, quelques inédits. En anglais.
N°11 North American AT-6/SNJ
N°12 North American B-25 Mitchell
N°13 Douglas Skyraider
N°14 Boeing B-29 Superfortress

Coll. Monographie Lotnicze **89 F le vol.**
belles monographies polonaises, 80 pages env., 160 photos, profils couleurs, dessins, plans et intérieur.
En polonais :
N°31 Messerschmitt Me 262 (cz2)
N°37 PZL P.11 (cz2)
N°38 Spitfire
N°41 Douglas A-20
N°42 Messerschmitt Me 109
N°46 Yak-1/Yak-3
N°48 Oscar
En anglais :
N°8 Messerschmitt Me 262 (pt1)

Modelmania **98 F le vol.**
En polonais et anglais.
MiG-15
PZL P.11-M2

Collection Detail & Scale **119 F le vol.**
excellentes monographies, 72 pages, près de 200 photos de détail en N&B et couleurs, plans 1/72ème, dessins techniques. En anglais.
N°52 Curtiss SB2C helldiver
N°53 Avenger TBF/TBM
N°54 P-47
N°55 F4U Corsair (part 1)

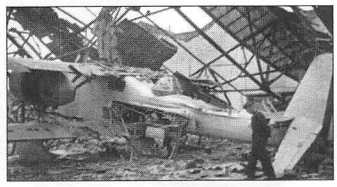
Quelques nouveautés sélectionnées...
(A : en anglais, F : en français)
Patrouille de France – C.Guillet (F) **198 F**
Morane 406 – Avions coll. (F) **390 F**
Les ailes de la CIA – F.Lert (F) **145 F**
The secret years – T.Mason (A) **350 F**
Spitfire, The Anzacs – M. Laird (A) **119 F**
Wings of Fame Vol.9 (A) **168 F**
Les chasseurs Grumann de l'armée de l'Air – Avions Hors Série N°6 (F) **125 F**
B-24 Liberator Album – M.Bailey (A) **279 F**
Coronation Wings – E.Bucklow (A) **175 F**
Messerschmitt Me 262 Vol.1 – Smith & Creek (A) **329 F**
Luftwaffe Fighter Aircraft in profile – Sundin & Bergstrom (A) **329 F**
Luftwaffe Emblems 1939-45 – Ketley & Rolfe (A) **165 F**
Arado : History of the Aircraft Company – Kranzhoff (A) **329 F**
USAAF Aircraft markings & camouflage 1941-47 – Archer (A) **648 F**
The Israeli Air Force 1947-60 – Heurtas (A) **329 F**
Boeing B-29 Superfortress – Campbell (A) **450 F**
Dornier Do 335 Arrow – Smith & Creek (A) **350 F**
Grumann F-14 Tomcat – J.Lake (A) **289 F**
Pride of Seattle, The first 300 Boeing B-17F – Squadron special (A) **129 F**
Finnish Air Force 1939-45 (A) **109 F**
The Luftwaffe in camera 1942-45 – A.Price (A) **239 F**
Zerstörer Gruppe – LV Eimansberger (A) **579 F**

Vente par correspondance - Frais d'envoi : 30 F par commande pour la France (Etranger, nous consulter).
Paiement par chèque à l'ordre de Drivers, par Carte Bancaire ou contre remboursement.

DRIVERS – 12bis, rue Baronie – 31000 TOULOUSE
Tél : 05 61 22 81 11 – Fax : 05 61 22 81 63

Quizz

Dans le n° 1, nous vous avons présenté un appareil à identifier pour gagner un abonnement d'un an à *Aéro-Journal*. Nous avons littéralement croulé sous le courrier. Les gagnants ont été avertis individuellement, mais, malgré nos efforts, nous n'avons pu répondre à toutes les lettres et nous prions ceux qui ont pris la peine de nous écrire d'excuser notre silence. Nous tenons à les remercier de leur participation.



Vous n'avez pas encore trouvé ?
Un indice pour vous mettre sur la voie : la photo a été prise à Bruxelles-Évère, en mai 1940.
Eh oui ! cet avion est belge.
Vous voulez en savoir un peu plus ?

LACAB GR.8
« *Le Doryphore* »

C'est le 14 mai 1936 que le prototype du GR.8, conçu par *Les Ateliers de Constructions Aéronautiques Belges* (LACAB), effectua son premier vol. Il puisait son inspiration dans l'esthétique douteuse des avions français de l'époque et dans le programme BCR (bombardement, combat, reconnaissance), non moins douteux, de l'armée de l'Air .
Équipé de deux Gnome-Rhône 14Kdrs, il se présentait sous la forme d'un biplan de construction mixte. Les deux plans, décalés, étaient d'envergure inégale. Accueillant trois membres d'équipage, il était armé de six mitrailleuses de 7,62 réparties en trois tourelles et pouvait transporter une charge offensive de 800 kg.
Prévu pour le bombardement stratégique, sa distance franchissable était pourtant limitée à 1 000 km. Avec un poids total en charge de 5 200 kg, le GR.8, rapidement surnommé « le doryphore » par les pilotes d'essai, plafonnait à 360 km/h à 4 000 m.
Pris en charge par l'aéronautique Militaire belge, le 2 juin 1936, il poursuivit ses essais jusqu'au 4 avril 1938, date à laquelle il fut gravement endommagé à la suite d'un atterrissage mouvementé.
Le plus étonnant fut que l'aéronautique Militaire demanda à la SABCA de le réparer pour poursuivre les essais, deux ans n'ayant sans doute pas suffi à faire le tour de la question.
Réparé il fut, mais il est peu probable qu'il revolât jamais. Stocké dans un coin de hangar à Évère, il fut définitivement mis hors d'usage lors d'un bombardement le 10 mai 1940.

Ça se passe comme ça chez McCampbell...

David McCampbell est né le 16 janvier 1910 à Bessemer (Alabama). Entré à l'Académie navale en 1929, il est mis en congé pour des raisons de restrictions budgétaires, mais est aussitôt nommé *Ensign* dans l'US Naval Reserve. En juin 1934, il est autorisé à reprendre du service avec son rang d'officier. En 1936, il est affecté au croiseur *Portland* et devient observateur d'artillerie au sein du *Scouting Squadron* 11. En juin 1937, il part à Pensacola et apprend à piloter, obtenant son brevet en avril de l'année suivante. En mai 1940, il rejoint le porte-avions *Wasp* comme officier d'appontage, jusqu'au 15 septembre 1942, date à laquelle son navire est coulé. En septembre 1943, il prend le commandement de la VF-15, nouvellement formée, puis devient commandant de l'*Air Group* 15 du porte-avions *Essex*, le 8 février 1944.
Il ne remporte sa première victoire que le 11 juin 1944, un « Zeke » au-dessus des Marianes. Le 19 juin, jour du fameux « tir aux pigeons des Marianes » il abat cinq « Judy » le matin et deux « Zeke » le soir.
Cependant, le 24 octobre 1944, en pleine bataille du golfe de Leyte, il va faire encore mieux.

« *L'agressivité est fondamentale en combat aérien et si vous surprenez un pilote en situation défensive, il est déjà cuit avant même que vous ayez ouvert le feu* ».
David McCampbell

NON, VOUS NE POUVEZ PAS PARTIR

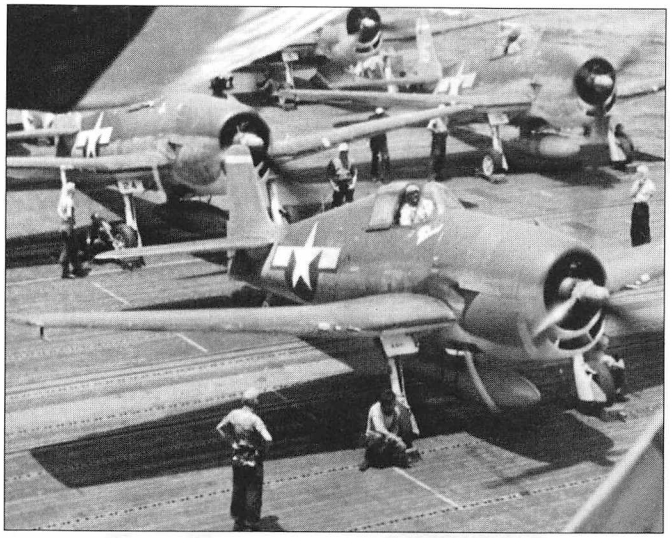
« *Parce que j'étais* Air Group Commander *(AGC), l'amiral ne voulait pas que je participe aux décollages sur alerte. Ce jour-là, un groupe important de Japonais s'approchait de la* Task Force *et l'ordre fut donné à tous les pilotes de rejoindre leur avion. Comme il n'y avait que sept avions prêts à ce moment-là, j'ai appelé l'officier de quart en lui demandant si cet ordre me concernait également. Il m'a dit que oui. Alors, j'ai attaché mon parachute et tout juste après, l'officier m'a rappelé et m'a dit :* Non, vous ne pouvez pas partir. *Je lui ai répondu :* Mais, mon avion est déjà sur le pont et on est en train de faire les pleins. *Alors, il m'a dit :* Attendez un instant. *Il est allé en parler au commandant qui lui a répondu :* Oui, avec seulement sept avions sous la main, nous devons à tout prix intercepter cette formation japonaise.
« *J'ai couru vers mon avion pendant que les mécanos finissaient le plein. Le haut-parleur a résonné et j'ai entendu quelque chose comme : dites au AGC de descendre si son avion n'est pas prêt. Alors, j'ai renvoyé les mécanos et tant pis si les réservoirs n'étaient pas pleins* ».

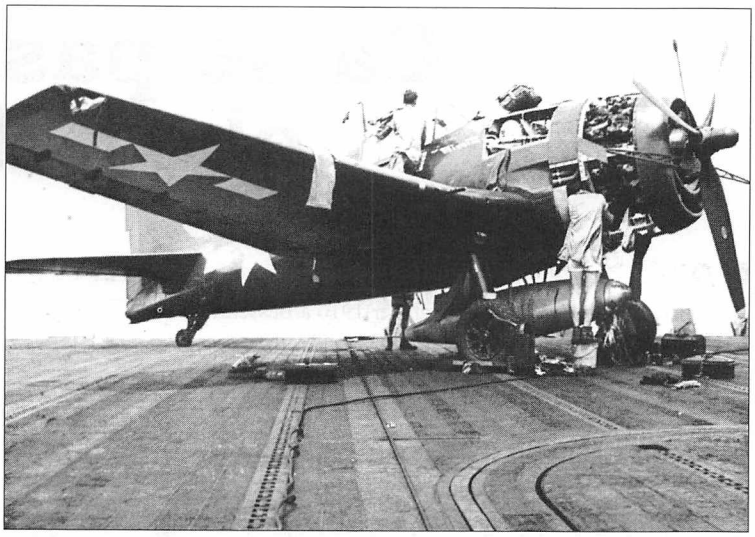
ABATTRE LES TRAÎNARDS

La suite, il l'a racontée dans son compte rendu.
« *À 0833, une formation importante d'avions fut aperçue à 12 heures haut et bas, qui, en raison de sa disposition, ressemblait à l'un de nos groupes d'attaque. Peu après, les avions furent formellement identifiés comme ennemis avec au moins 60* Rats, Faucons *et* Poissons *(1).*
« *Comme il y avait beaucoup de* Rats *au-dessus de nous, nous avons aussitôt commencé à prendre de l'altitude et à peu près au même moment, la formation ennemie a fait demi-tour. J'ai alors donné l'ordre à ma seconde section d'attaquer les traînards par l'arrière et je l'ai informée que ma section allait s'occuper d'eux par le haut. En raison de l'absence du chef de la seconde section, qui n'a pu décoller, en fait 5* VF *ont piqué avec la seconde section, ne laissant que mon ailier, le Lt.(jg) R.W. Rushing et moi-même en altitude.*
« *L'attaque des deux sections a commencé simultanément, ce qui a amené les* Faucons *et les* Poissons *à piquer vers la couche nuageuse pour tenter de s'échapper. Après 3 ou 4 passes, les* Rats, *qui avaient perdu leurs protégés, commencèrent à orbiter dans un cercle Lufberry bien organisé. Mon ailier et moi-même n'avons pu trouver d'ouverture pour attaquer. Comprenant qu'ils avaient perdu leurs protégés et qu'ils ne devaient pas regorger de carburant, nous avons décidé de maintenir notre altitude et d'attendre leur départ, qui ne manquerait pas de créer une certaine confusion nous permettant de trouver des cibles faciles parmi les attardés. Et il y en eut !*

TROIS AVIONS D'UN COUP

« *Pendant l'heure qui suivit, nous avons maintenu le*





À gauche : « *The Minsi* », le second Hellcat de McCampbell, un F6F-3, sur le pont de l'*Essex*, en juin 1944, peu avant la première bataille de la mer des Philippines. L'avion semble ne porter qu'un seul drapeau japonais sous la verrière. Endommagé par la DCA japonaise en septembre, il sera jeté par-dessus bord et remplacé par « *Minsi II* », un F6F-5. (US National Archives)

À droite : « *Minsi II* » à bord de l'*Essex*, en octobre 1944, au large des Philippines. On note les lettres « CAG » (*Commander Air Group*) peintes en blanc sur les trappes de train. L'instrument bizarre suspendu sous l'hélice est un gabarit pour harmoniser les mitrailleuses. (US National Archives)

contact, ne laissant passer aucune occasion pour abattre ceux qui : 1) tentaient de grimper à notre altitude; 2) se retrouvaient sans couverture; 3) traînaient en arrière et 4) devenaient trop nerveux et montaient à notre rencontre isolément. En tout, nous avons fait 18 à 20 passes, en prenant soin de ne pas nous exposer et d'économiser les munitions en ne tirant qu'à très courte distance.

« Quand, après avoir passé une demi-heure à réclamer du renfort, un troisième pilote, le Lt(jg) Slack, nous a rejoints, nous avons pu attaquer des groupes plus importants et au cours de chacune de deux passes dont je me souviens, nous avons mis en flammes trois avions d'un coup. Il y avait trois sortes de chasseurs ennemis : les « Zeke » étaient les plus nombreux, avec quelques « Oscar » et « Hamp ». La plupart portaient ce qui m'a semblé être une bombe de 550 livres, soit sous l'aile droite, soit sous le ventre. Les avions ennemis (sauf ceux qui brûlaient) ont maintenu le vol en formation en se dirigeant vers Manille et ont continué à perdre de l'altitude régulièrement. Il restait 18 avions ennemis quand nous avons rompu le combat. Ce n'était qu'une question d'attendre l'ouverture, de les abattre, de convertir en altitude la vitesse obtenue pendant le piqué et d'attendre qu'un autre montre le bout de son nez.

15 VICTOIRES À EUX DEUX

« Ma revendication de 9 avions détruits ne porte que sur ceux que nous avons vu, mon ailier et moi-même, prendre feu ou exploser. De nombreux autres ont piqué avec de la fumée sortant du moteur, deux étaient en vrille, apparemment sans contrôle et nous les revendiquons comme probables. D'autres furent touchés et sans nul doute endommagés. Nous n'avons jamais essayé de noter le type des avions ni l'angle des attaques; en fait, ce ne fut qu'après avoir détruit cinq avions et estimé que la partie semblait bien engagée que j'ai décidé de tenir le score à jour en traçant des bâtons au crayon sur mon tableau de bord. La meilleure estimation que je puisse faire est de 9 « Zeke », 3 « Hamp » et 3 « Oscar » détruits par le Lt (jg) Rushing et moi-même.

*« Au retour, comme le pont de l'*Essex *était trop encombré, je suis allé me poser sur le* Langley. *C'était ça ou amerrir. Je pense qu'il ne me restait pas plus de vingt litres, à peine de quoi faire un second passage. Quand mon crochet s'est engagé, le moteur a toussé. Il me restait si peu d'essence qu'en position trois points, elle n'arrivait plus au moteur. De retour sur mon bâtiment, je me suis fait tout petit. Mais l'amiral m'a fait appeler. Je lui ai dit que j'avais reçu la permission du chef des opérations aériennes pour décoller. Il ma répondu :* Très bien, McCampbell, mais que cela ne se reproduise pas !

« Pardi ! 9 avions ennemis abattus en une seule sortie, il y avait peu de chances que cela se reproduise ! »

Bardé de décorations, McCampbell est retiré des opérations en mars 1945. Après différents postes en état-major, il prend une retraite bien méritée en Floride, en juillet 1964. Il s'éteint le 30 juin 1996.

Avec 34 victoires confirmées, il est le *top-scorer* de l'US Navy.

(1) Terminologie typique des pilotes de l'aéronavale américaine. Les Rats sont des chasseurs, les Faucons, des bombardiers en piqué et les Fish, des torpilleurs. Du côté américain, les VF sont des chasseurs.

Remerciements à Frank Olynyk pour la liste complète des victoires de McCampbell publiée ci-dessous.

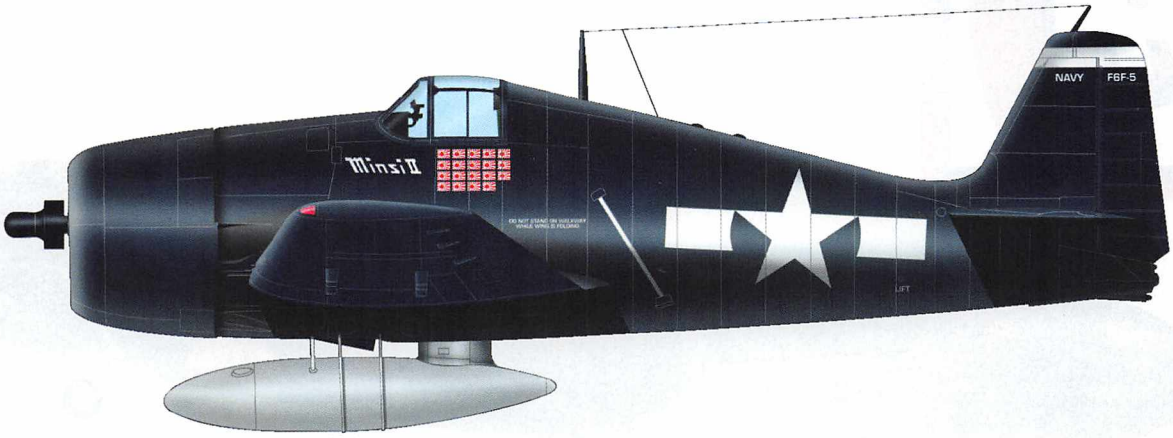
LES VICTOIRES DE McCAMPBELL

11.06.44	1 Zeke	Saipan	24.09.44	fi Pete	Cebu
13.06.44	1 Helen		21.10.44	1 Dinah	Tablas
19.06.44	5 Judy			1 Nate	Tablas
	2 Zeke	Orote	24.10.44	5 Zeke	Leyte
23.06.44	1fi Zeke	Guam		2 Oscar	Leyte
12.09.44	1 Dinah			2 Hamp	Leyte
	2 Zeke	Cebu	05.11.44	1 Val	Subic
	1 Jack	Cebu		1 Zeke	L.Pinas
13.09.44	2 Nate	Negros	11.11.44	1 Oscar	Ormoc
	1 Oscar	Negros	14.11.44	1 Oscar	Manille
22.09.44	1 Dinah	Tablas			

soit un total de 34 victoires aériennes confirmées, plus cinq probables et un endommagé.

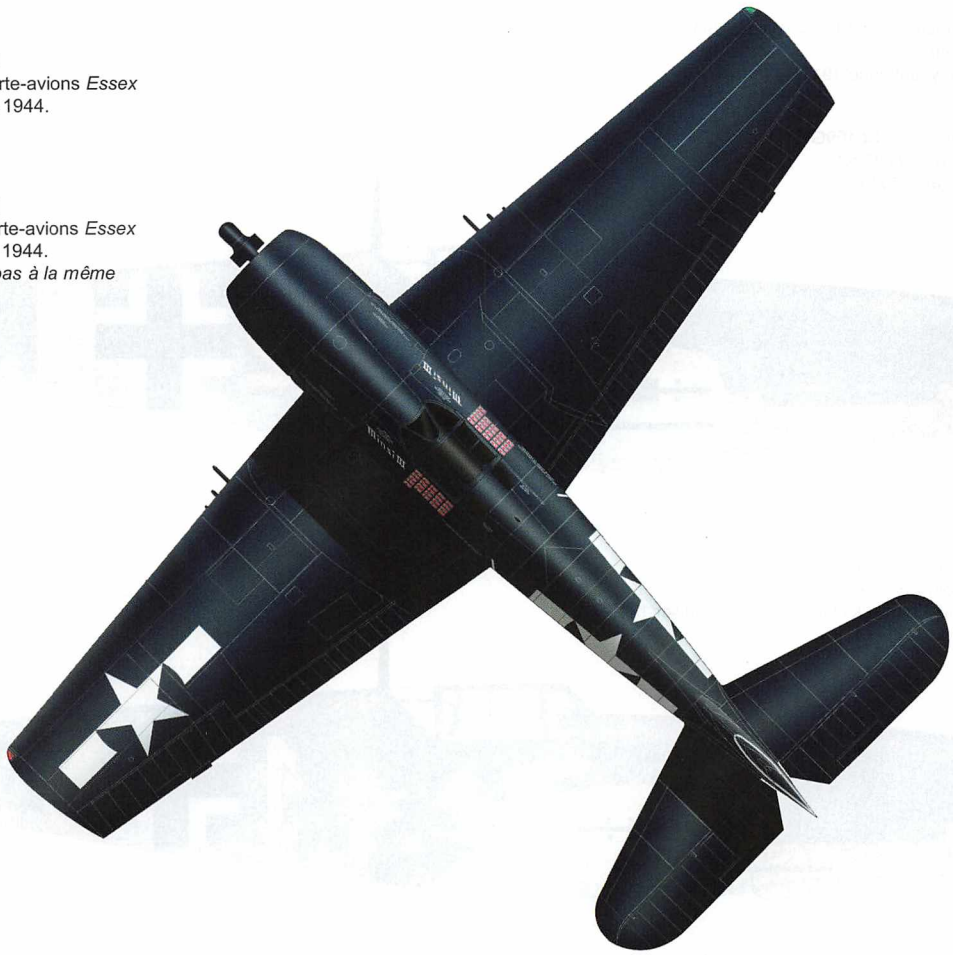
Left :
« The Minsi » was McCampbell's second Hellcat (a F6F-3), which was jettisoned in September 1944 after extensive damage due to Japanese AA fire over Manila.

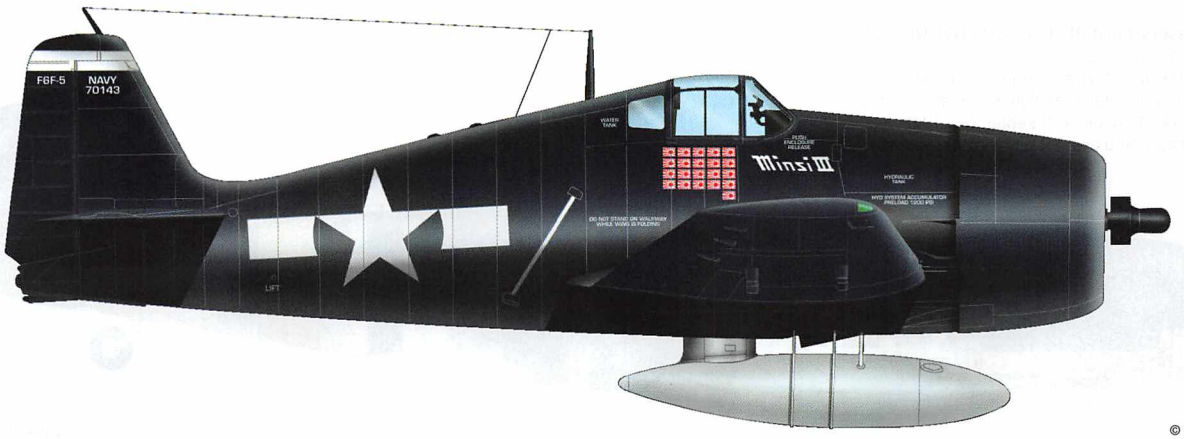
Right :
«Minsi II» aboard USS Essex, *early October 1944, off Philippines islands. Markings on the front landing gear cover (CAG) stands for Commander, Air Group. The gad-get attached to the propeller is a jury rig used to boresight the guns.*



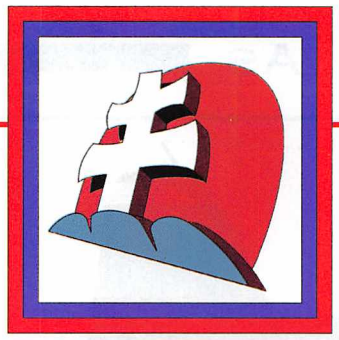
Ci-dessus :
Grumman F6F-5
Commander David McCampbell
Commandant l'*Air Group* 15, porte-avions *Essex*
Mer des Philippines, septembre 1944.

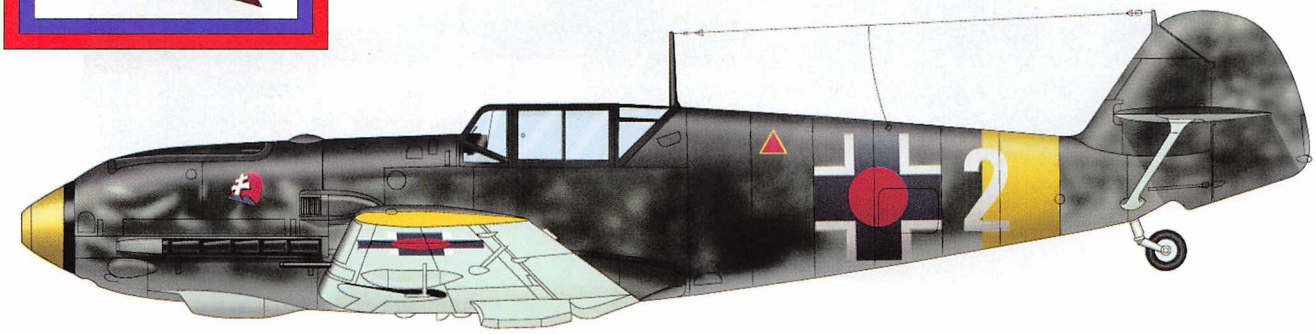
Ci-dessous :
Grumman F6F-5
Commander David McCampbell
Commandant l'*Air Group* 15, porte-avions *Essex*
Mer des Philippines, 22 octobre 1944.
Attention. La vue en plan n'est pas à la même échelle que les profils.





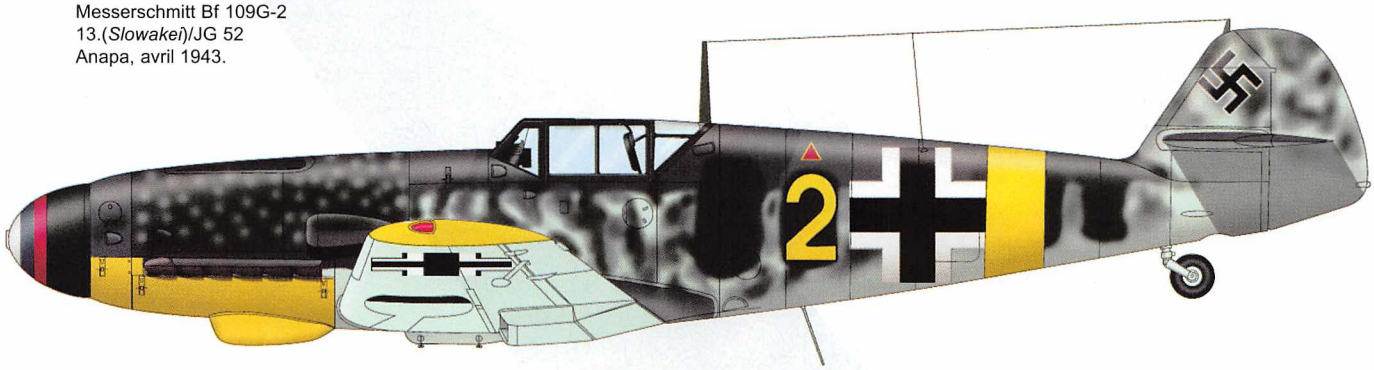
© P-A. Tilley - juin 1998



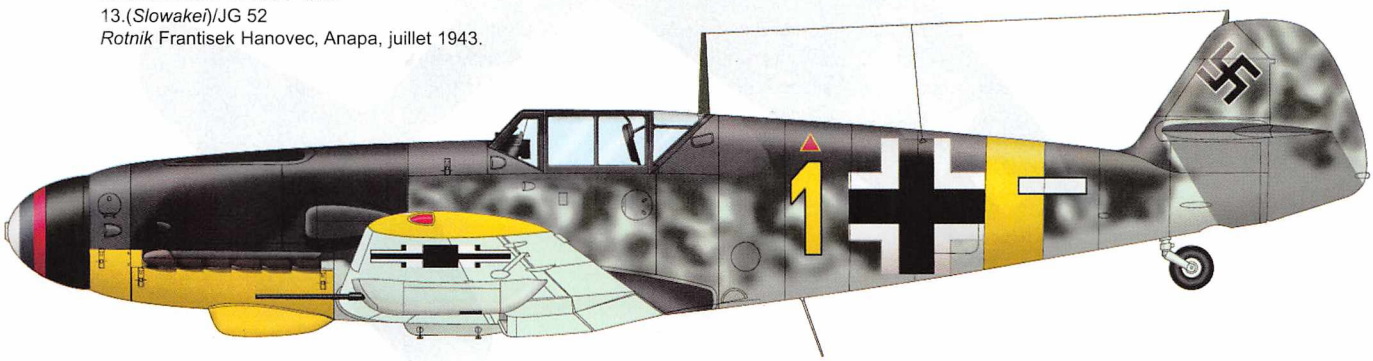


Messerschmitt Bf 109E-4 (Wk.Nr. 2945)
13ème *Letka*
Piest'any, automne 1942.

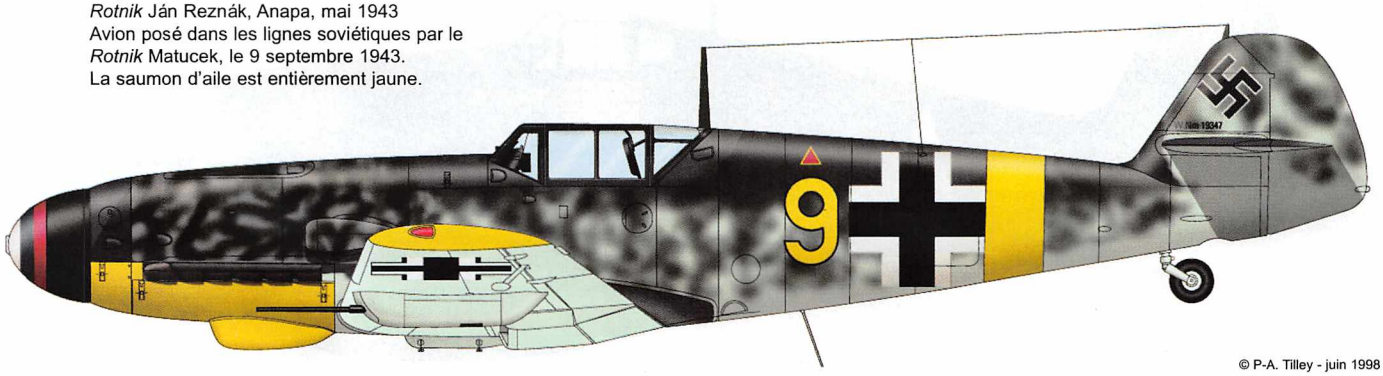
Messerschmitt Bf 109G-2
13.(*Slowakei*)/JG 52
Anapa, avril 1943.



Messerschmitt Bf 109G-4/R6
13.(*Slowakei*)/JG 52
Rotnik Frantisek Hanovec, Anapa, juillet 1943.



Messerschmitt Bf 109G-4/R6 (Wk.Nr.19347)
13.(*Slowakei*)/JG 52
Rotnik Ján Reznák, Anapa, mai 1943
Avion posé dans les lignes soviétiques par le *Rotnik* Matucek, le 9 septembre 1943.
La saumon d'aile est entièrement jaune.



© P-A. Tilley - juin 1998

LES SLOVAQUES SUR LE FRONT EST

La 13.(*Slowakei*)/JG 52

MILAN KRAJČÍ

ABSORBÉS dans le Grand Reich, à la suite du coup de force allemand de mars 1939, les Slovaques furent engagés sur le front Est, avec plus ou moins d'enthousiasme et de motivation. Comme souvent, la Luftwaffe commença par les armer avec ses rogatons, puis se décida à leur prêter un matériel plus performant. Le premier contingent se distingua en Crimée et plusieurs de ses pilotes dépassèrent les vingt victoires confirmées.

La proclamation d'indépendance de la Slovaquie, le 14 mars 1939 et l'occupation de la Bohême et de la Moravie par les troupes allemandes le lendemain, mirent un terme à vingt années d'existence de la république de Tchécoslovaquie. Le nouvel état slovaque fit alliance avec l'Allemagne et devait participer ultérieurement à l'invasion de l'Union Soviétique.

LIGNES... AÉRIENNES

L'ancien 3ème Régiment aérien tchèque, basé sur le territoire slovaque (QG à Piest'any), tomba automatiquement sous la juridiction du ministère slovaque de la Défense nationale. Il était équipé notamment de 60 Avia B.534 et 11 Bk.534, qui furent affectés fin 1939 aux nouvelles 11ème et 13ème *Letka* (escadrilles) à Piest'any et à la 12ème *Letka* à Spisska Nová Ves. Ils participèrent même aux premières phases sur le front russe. Les derniers biplans (1ère et 12ème *Letka*) furent retirés des opérations en octobre 1941.

Cependant, la *Deutsche Luftwaffenmission*, souhaitant le maintien d'unités slovaques au front, décida de remplacer les biplans. Le 25 février 1942, 19 pilotes et 88 mécaniciens, commandés par le *Stotnik* Dumbala, furent envoyés à Karup-Grove au Danemark pour commencer leur instruction sur Bf 109. Ils furent assignés à la 5. *Staffel* du *Jagdgruppe* Drontheim, *Jagdfliegerschule* 3, et se firent la main sur Arado Ar 96 et Messerschmitt Bf 109D et E. Ce fut là que, quelques mois plus tard, le futur grand as slovaque, Ján Reznák, eut l'une des plus étonnantes expériences de sa carrière. Il était formellement interdit aux pilotes de pratiquer l'acrobatie au cours de leurs premiers lâchers sur 109, mais Reznák passa outre. Le 8 mai, il lança son Bf 109D dans une série de manœuvres formellement prohibées. De retour au terrain, il fut vivement répimandé et puni à copier cinq cents fois : « *Je ne dois pas piloter comme un cochon indiscipliné* » !

Le 1er juillet 1942, l'instruction se termina et presque tous les pilotes furent affectés à la 13ème *Letka*, qui commença à toucher ses premiers Bf 109. À la fin de l'année, elle en avait reçu 27, parmi lesquels 17 Bf 109E-4 et deux de chacun des modèles E-1, E-2, E-3, E-7 et E-7/Trop. Ils n'étaient pas vraiment de la première jeunesse : quelques uns avaient participé à la bataille d'Angleterre; un avait survécu à neuf accidents et un autre (Wk.Nr. 6442) avait été accidenté à 50% par un pilote du II./JG 26 à Maldeghem le 20 juin 1941. Les représentants du ministère de la Défense slovaque n'acceptèrent ces avions qu'à la suite de fortes pressions et de la démission du chef de la commission. Cependant, onze de ces appareils volaient encore soit à la 13ème *Letka*, soit à l'école de pilotage en mars 1944, ce qui en dit long sur la robustesse de l'*Emil*.

AU FRONT

Le 27 octobre 1942, après une permission d'une semaine, le premier détachement commandé par le *Major* Ondrej Dumbala décolla de Piest'any et mit le cap sur Lvov. Il était équipé de sept Bf 109E, soit un E-3, cinq E-4 et un E-7. À l'atterrissage à Kamenica, près de Cirochou, le *Catnik* Drlicka se posa sur le ventre et dut attendre le passage du second détachement – avec lequel il n'eut pas plus de chance, puisqu'il se crasha à nouveau en Ukraine et dut obtenir des Allemands une machine de remplacement pour

Scène bucolique en Crimée, un Bf 109G-3/R6 de la 13.(*Slowakei*)/JG 52 en cours de maintenance. Prêtés par la Luftwaffe, les *Gustav* slovaques portaient les marques de nationalité allemande (jusqu'à la croix gammée) et ne se singularisaient que par les trois couleurs nationales peintes sur l'extrémité de la casserole (blanc, bleu, rouge).
Cet appareil est probablement le Wk.Nr. 16259, remis au standard G-4 ultérieurement.
(ECPA)

Au premier plan, le Bf 109E Wk.Nr. 2945 de la 13ème *Letka* à Piest'any, à l'automne 1942. Ces appareils, qui ont été achetés par la Slovaquie, portent les couleurs nationales.

rejoindre son unité à Maïkop à la mi-décembre. Pendant ce temps, cinq autres *Emil* s'étaient joints au premier détachement qui s'installa sur le terrain avancé de Maïkop, début novembre. Par la suite, l'unité devait faire mouvement sur Krasnodar, Slavyanskaïa, Kertch, Taman et, le 1er avril 1943, Anapa, en bordure de la mer Noire. Il y resta environ cinq mois, puis fit retraite sur Taman, Kertch et Bagerovo.

La 13ème *Letka* n'a jamais appuyé les troupes slovaques, car elle fut incorporée à la JG 52 sous la dénomination de 13.(*Slowakei*)/JG 52. À partir du 5 janvier 1943, les vieux *Emil* commencèrent à céder la place aux Bf 109F-2 et F-4, eux-mêmes remplacés à compter du 1er mars par des Bf 109G-2, G-4 et G-6. La plupart des Bf 109G possédaient les deux canons sous l'aile.

Above :
Bf 109Es of 13rd Letka at Piest'any, Fall 1942.

Below :
Sergeant Jozef Jancovic, a courageous but thoughtless pilot who was mortally wounded on March 29, 1943.

LA « TÊTE BRÛLÉE »

La 13./JG 52 remporta ses premiers succès le 28 novembre 1942, lorsque deux 109E en chasse libre tombèrent sur neuf I-153. Le *Porucik* Vladimír Krisko en abattit un et le *Catnik* Jozef Jancovic deux. Cependant, faute de preuve, ces victoires ne furent pas homologuées et la première victoire officielle de l'unité ne fut remportée que le 12 décembre.

Le *Catnik* Jozef Jancovic était la « tête brûlée » de l'escadrille. Il n'hésitait jamais à prendre part aux missions les plus délicates et il attaquait toujours, quel que soit le nombre d'avions ennemis. Un jour, le 20 janvier 1943, après un long combat aérien, il rentra à Krasnodar avec un débris d'avion russe incrusté dans son aile. Il avait simplement décidé de ne pas céder le premier lorsqu'un pilote soviétique avait foncé sur lui de front !

Le *Catnik* Jozef Jancovic, un pilote courageux, mais trop téméraire, qui fut mortellement blessé en combat, le 29 mars 1943.

Le 29 mars, Jancovic et le *Rotnik* Cyprich étaient en alerte, sanglés dans leur Bf 109G-2, quand on les informa qu'un port était l'objet d'un raid de Il-2 escortés par des LaGG-3. Les deux pilotes décollèrent aussitôt. Jancovic, fidèle à lui-même, poursuivit le dernier *Stormovik* et commit la même erreur que beaucoup de pilotes en se concentrant trop sur sa cible. Il rattrapait le Soviétique et était prêt à ouvrir le feu, lorsque son 109 (Wk.Nr. 14830) fut secoué par des rafales provenant de l'un des chasseurs de l'escorte. Jancovic dégagea rapidement, mais son avion était sérieusement touché et lui-même atteint aux jambes. Il volait à basse altitude et n'avait pas d'autre alternative que de se poser là où il se trouvait. Il écrasa son appareil près du village d'Akhanizovskaïa. Sa tête heurta violemment le collimateur quand l'avion s'immobilisa brutalement. Il fut transporté à l'hôpital de Saproskaïa, où le *Catnik* Setvák vint lui rendre visite. Quand celui-ci regagna son unité, les nouvelles qu'il donna à ses camarades n'étaient pas encourageantes : « *Jozef était allongé, respirant lourdement et sans perception de son environnement. Il ne bougeait pas, mais il vivait encore. Je l'ai appelé par son nom et suis resté assis à lui tenir la main. Sa tête était mal en point et il avait aussi des blessures internes. Il ne savait pas que j'étais là et j'étais désespéré de ne pas pouvoir l'aider. Il n'a pas répondu à mon appel...* ». Le *Catnik* Jozef Jancovic décéda des suites de ses blessures le 30 mars 1943.

DES JOURNÉES CHARGÉES

Toutefois, Jancovic ne fut pas le premier tué de la 13./JG 52. Le 2 janvier 1943, les *Catnik* Josef Drlicka et Izidor Kovárik décollèrent à 08h30 pour escorter un Fw 189. Au-dessus du Caucase, ils tombèrent sur des MiG-3 et durent engager le combat. Drlicka fut aperçu une dernière fois en train de poursuivre un chasseur russe au ras du sol dans la vallée de Touapse; il ne rentra pas à la base. Deux semaines plus tard, le 17 janvier, le *Catnik* Jozef Vincúr fut tué en combat. Quelques jours plus tôt, il avait eu beaucoup de chance lorsque au décollage, une aile de son Messerschmitt toucha le sol. L'appareil partit aussitôt en cheval de bois et s'immobilisa dans un nuage de poussière. Vincúr en sortit indemne cette fois, mais le 17, la chance l'abandonna. Il avait décollé à 08h30 en compagnie du *Porucik* Gerthofer pour une mission de chasse libre et rentrait à la base, quand six I-16 apparurent. Vincúr attaqua un *Rata* à 200 mètres d'altitude, mais un second le toucha à l'aile droite. Quelques instants plus tard, l'aile se déchira et le Messerschmitt s'écrasa près du petit village de Smolenskaïa, à dix kilomètres de Krasnodar. Son coéquipier indiqua que Vincúr avait pu être touché par un obus de la *flak* allemande.

Un autre pilote slovaque eut une journée chargée en ce 17 janvier. Le *Catnik* Ján Reznák décolla de Krasnodar à 06h20 à bord du Bf 109F-2 Wk.Nr.12004, en compagnie du *Porucik* Krisko, pour escorter un Fw 189. Dans les lignes soviétiques, ils furent assaillis par quatre I-153. Reznák abattit l'un des biplans et en endommagea un second. Au retour, il aperçut quatre Pe-2 dans le lointain et ouvrit le feu à grande distance. Les quatre bombardiers se débarrassèrent aussitôt de leurs bombes et prirent la fuite pleins gaz. Reznák se posa à 07h24 et repartit à 13h31, cette fois aux commandes du Bf 109E Wk.Nr.2787, avec les *Rotnik* Cyprich, *Porucik* Gerthofer et *Catnik* Brezina. Cyprich fit demi-tour en raison d'ennuis de moteur. Gerthofer et Brezina, qui pilotaient un Bf 109F, distancèrent Reznák. Tout à coup, quatre LaGG-3 surgirent et s'en prirent au 109 isolé. Reznák aligna un LaGG dans son collimateur et pressa la détente. Mais, rien ne se produisit – enrayage. Impatients d'en finir, les Soviétiques se génèrent mutuellement, mais ils parvinrent à toucher le Messerschmitt qui partit en vrille à 2 000 mètres. Reznák redressa à basse altitude et rentra au bercail à 14h08. Un quart d'heure plus tard, il décollait pour sa troisième mission avec Cyprich et Gerthofer.

Le 28 janvier 1943, le *Catnik* Izidor Kovárik, qui allait terminer à la seconde place au palmarès individuel de la 13./JG 52, remporta sa première victoire. L'escadrille enregistra sa troisième perte le 31 janvier. Les *Rotnik* Cyprich et *Catnik* Svejdík partirent pour une mission de reconnaissance au-dessus du terrain de Kropotkin. En s'approchant, ils aperçurent plusieurs chasseurs soviétiques tourner au-dessus de l'aérodrome, visiblement pour atterrir. Svedlík tenta une manœuvre hardie en s'insérant entre les Russes. Mais, au moment où il allait attaquer l'avion devant lui, le Russe qui le suivait reconnut la silhouette du Bf 109 et le descendit.

Le 3 février, les deux meilleurs pilotes de l'escadrille, Ján

Reznák et Izidor Kovárik furent choisis pour escorter un Ju 52/3m qui transportait un général allemand depuis Slavyanskaïa. La piste avait été détériorée par les bombardiers basés sur le terrain et, au décollage, Reznák éclata ses deux pneus. Il tenta de rentrer le train, mais une aile toucha le sol et le Messerschmitt fit un cheval de bois. Indemne, Reznák sortit de l'habitacle pour apercevoir un chasseur soviétique qui visait son appareil. Il se cacha derrière l'épave et évita de justesse la rafale. Pendant ce temps, Kovárik avait décollé et, voyant un Ju 52 isolé, se mit en position pour l'escorter. Mais ce n'était pas le bon. Celui-ci transportait du courrier. L'autre, avec le général à bord, fut descendu en flammes par la chasse soviétique.

MÉSAVENTURES

Le 15 février 1943, Reznák provoqua à nouveau sa bonne étoile. Après une mission de chasse libre dans la région de Novorossisk, il s'apprêtait à se poser quand il se retrouva nez à nez avec un *Stuka*. Instantanément, le Slovaque tira sur le manche et évita la collision de justesse. Mais, il se retrouva en perte de vitesse et décrocha. La contact avec la terre ferme fut si brutal que le fuselage se rompit en deux. Cette fois encore, Reznák en fut quitte pour quelques sueurs froides.

Il lui arriva une autre mésaventure le 11 mars, qui prouve que sur le front Est, il fallait souvent avoir de la ressource pour se sortir de situations délicates. À 07h00, il décolla de Kertch pour une patrouille en compagnie du *Catnik* Izidor Kovárik. Au-dessus d'Abinskaïa, ils se heurtèrent à une trentaine de I-16 et I-153. Ils piquèrent instantanément sur les Soviétiques. Reznák abattit un I-16 et un I-153 et Kovárik deux I-153. Cependant, le combat avait duré trop longtemps et Reznák, à court de carburant, dut se poser sur le terrain abandonné de Krymskaïa, sous le feu de l'artillerie soviétique. Quand il arrêta son moteur, plusieurs soldats de l'arrière-garde vinrent lui donner un coup de main pour siphonner l'essence d'une épave de Ju 52/3m. Au moment de repartir, il s'aperçut qu'il n'y avait pas de manivelle pour lancer le moteur. Les soldats fouillèrent l'aérodrome et trouvèrent une manivelle dans un camion russe GAZ qui, malgré une forme différente, fit parfaitement l'affaire. Reznák salua les fantassins, évita quelques cratères sur la bande d'envol et rentra à Kertch IV. Son Bf 109G-2 Wk.Nr.14830 y fut rapidement ravitaillé et Reznák repartit aussitôt pour une mission de chasse libre.

Le 14 mars, Izidor Kovárik connut quelques moments difficiles. Avec Reznák, il venait de mitrailler une colonne soviétique et se trouvait à court de munitions, lorsque des DB-3 firent leur apparition. Reznák, qui n'avait jamais aimé les attaques au sol, avait gardé des réserves et en fit bon usage en descendant l'un des bombardiers. Kovárik fit semblant d'attaquer les bombardiers pour éviter que les mitrailleurs ne concentrent leurs tirs sur son équipier. Mais son Bf 109G-2 Wk.Nr.10473 fut atteint il dut se poser dans les marais près de Krasnoarmeyskaïa. Il n'eut pas à trop attendre, car une heure plus tard, Reznák vint le chercher à bord d'un biplan Praga E-241.

Reznák connut une aventure moins agréable avec un bombardier soviétique. Le 25 mars, il poursuivait un Pe-2. Au moment où il se mit en position de tir, le mitrailleur arrière fut plus rapide que lui, mais aussi très précis. Son Bf 109G-2 Wk.Nr.13743 commença à perdre de la puissance et Reznák voulut sauter. Avec horreur, il s'aperçut que la verrière était coincée. Il se posa sur le ventre dans un champ de coton à une dizaine de kilomètres au sud-est de Taman. Pendant l'atterrissage, un de ses canons se planta dans le sol, entraînant le Messerchmitt en cheval de bois. Reznák heurta le collimateur et fut assommé sur le coup. Quand il reprit conscience, il vit des soldats qui s'approchaient. Il fut soulagé de se rendre compte qu'ils étaient roumains. Une heure plus tard, c'était au tour de Kovárik d'assurer son évacuation à bord du Praga E-241.

Gros plan sur le nez du « 2 » blanc. On distingue l'insigne, une croix de Lorraine au sommet d'une colline sur fond de soleil levant.

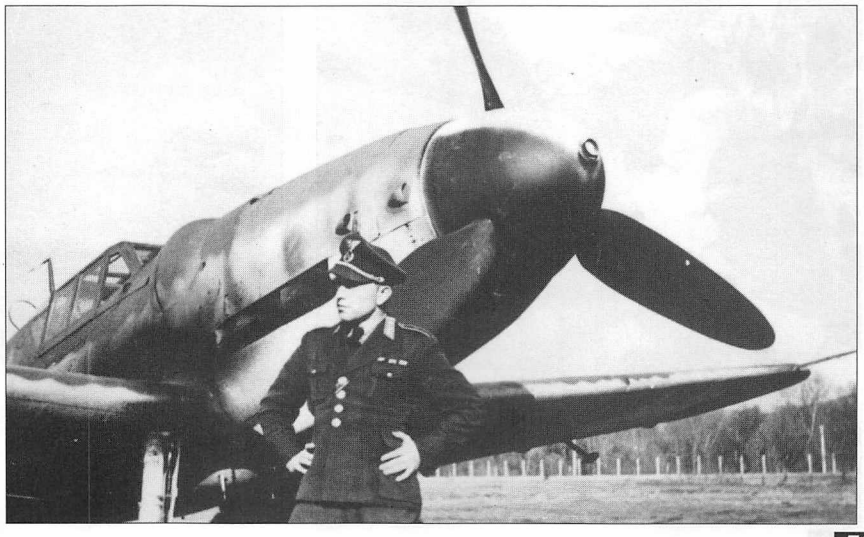
Above :
Close-up on the insignia of 13rd Letka.

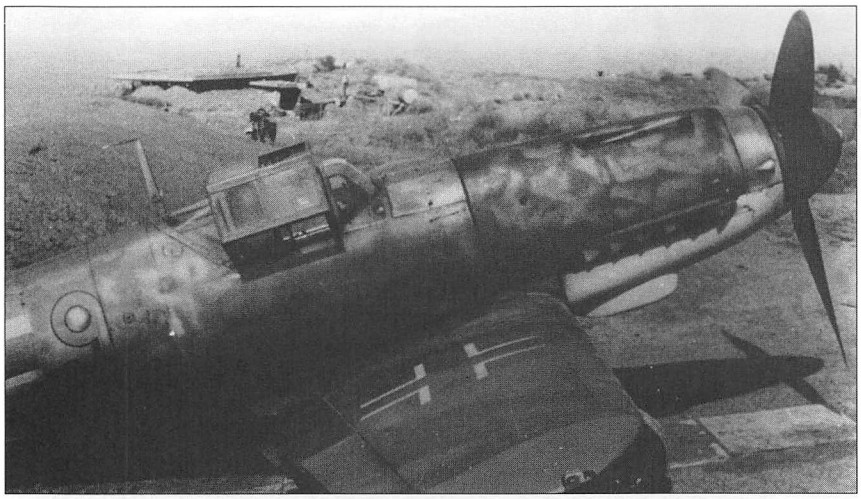
Below :
Staff Sergeant Ján Reznák in front of a Bf 109G-6 at Piest'any, Summer 1944.

Une identification rapide et sûre des autres avions dans le ciel est une règle essentielle de survie en combat aérien. Un jour, Reznák escortait des Ju 87 à environ 4 000 mètres d'altitude, quand il vit quatre chasseurs devant lui et plus bas. Il piqua immédiatement pour attaquer les intrus et aligna le leader de la formation dans son viseur. Au moment d'ouvrir le feu, il se rendit compte que l'appareil portait des croix sur les plans et il dégagea au tout dernier moment. Il entendit un « *Verfluchter Scheisse* » (que nous ne traduirons pas) dans ses écouteurs. À son retour, il fut accueilli par sa « méprise » qui n'était autre que le *Kommodore* de la JG 52 en personne, Dietrich Hrabak, qui venait de remporter sa 80ème victoire quelques jours plus tôt. Il félicita le pilote slovaque pour son courage, mais au grand soulagement de ce dernier, n'eut pas un mot de reproche.

Le 3 mai, Reznák ne se trompa pas d'adversaire. Six Messerschmitt slovaques et trente allemands escortaient une importante formation de Ju 87, quand un autre peloton de chasseurs vint se mêler aux autres. Tout à coup, le leader de ce peloton manœuvra brutalement et ouvrit le feu sur Gerthofer. Mû par un prompt réflexe, Reznák manœuvra rapidement son Bf 109G-4 et tira une courte rafale sur

Le *Zástavník* Ján Reznák devant un Bf 109G-6, à Piest'any, été 1944.
Les pilotes slovaques n'avaient pas d'avion attribué en propre, ils prenaient le premier disponible.





La 13./JG 52 à Anapa (Kouban), été 1943. Au premier plan, le «9» jaune, un Bf 109G-4/R6 souvent utilisé par Ján Reznák, . On note que le saumon d'aile est entièrement jaune.

Above :
Bf 109Gs of 13./JG 52 at Anapa (Kuban). The spinner is painted in the three national colours of Slovakia.

Below :
Staff Sergeant Frantisek Hanovec after his first «kill», a P-39 shot down on July 22, 1943.

Le *Rotník* Frantisek Hanovec (du second contingent) devant le Bf 109G avec lequel il vient juste de remporter sa première victoire, un P-39 abattu le 22 juillet 1943.

l'assaillant. Le LaGG-3 explosa et alors seulement, Reznák eut le temps d'avertir ses coéquipiers. Les Soviétiques, pris en tenaille, se replièrent en désordre.

La meilleure journée de la 13./JG 52 fut celle du 28 mai 1943 au cours de laquelle, elle revendiqua dix avions soviétiques. Le lendemain, Ján Reznák remporta une bien curieuse victoire. Il piqua avec son Bf 109G-4 pour se lancer à la poursuite d'un MiG-3, dans la région montagneuse de Troyskaïa. Le MiG chercha refuge dans une épaisse masse nuaguese dont la base était très basse. L'éclair d'une explosion devant lui fit réagir Reznák. Il comprit immédiatement que le Soviétique avait percuté la montagne et il tira de toutes ses forces sur le manche. Il parvint à redresser juste à temps. C'était sa 29ème victoire et il l'avait obtenue sans tirer un obus.

Le 2 juin, au cours d'une mission de protection de 80 Ju 87, les Slovaques rencontrèrent un petit groupe de P-39 Aircobra. L'un de ceux-ci s'en prit à Cyprich. Reznák vint placer son Bf 109G-4 Wk.Nr.19774 dans le sillage du P-39. Il pressa sur la détente, mais le système électrique tomba en panne. Le Russe s'aperçut que son adversaire était en détresse et ralentit pour le laisser passer. Dès qu'il eut dépassé le P-39, Reznák feignit un virage. Une fois le Russe embarqué, Reznák balança son avion dans la direction opposée et piqua pleins gaz, laissant le P-39 sur place.

MANQUE DE MOTIVATION

Le *Major* Dumbala avait demandé au ministère de la Défense un contingent de pilotes de remplacement. En avril 1943, l'instruction d'un nouveau groupe débuta à Piest'any, mais elle traîna en longueur, à tel point qu'à la mi-mai, Dumbala quitta le front pour intervenir directement auprès de l'état-major de l'Air. Enfin, le 23 juin, le nouveau contingent monta au front. Cependant, le moral des nouvelles recrues n'était pas au beau fixe. Depuis la défaite de Stalingrad, à laquelle était venue s'ajouter la déroute de l'*Afrika Korps*, l'espoir en une victoire allemande s'évanouissait de mois en mois. Et avec, la motivation des nouveaux pilotes.

Après un entraînement sur Bf 109G-2 à Sarabus, le 5 juillet la relève atteignit Anapa. Au cours des premières missions, les vétérans accompagnèrent les « bleus », mais dès que ceux-ci furent livrés à eux-mêmes, ils évitèrent autant que possible tout contact avec l'ennemi. Il y eut même des désertions.

Les deux premières furent l'œuvre des *Catnik* Geric et Dobrovosky. Ils tentèrent de convaincre leurs camarades, sans grand succès, à l'exception du *Catnik* Matusek, dont la petite amie était russe. Le 9 septembre, Dobrovosky et Matusek décollèrent pour escorter un Fw 189, mais comme l'avion de reconnaissance n'était pas au rendez-vous, ils décidèrent de passer à l'acte. Ils avertirent qu'ils engageaient le combat et allèrent tranquillement se poser à Movomalorosisskaïa avec leurs Bf 109G-4 Wk.19347 (« 9 » jaune) et 16259 (« 13 » jaune). Trois jours plus tard, ils furent rejoints par Geric, à bord du Bf 109G-4 Wk.Nr.14938 («2» jaune); son mécanicien s'était glissé dans le compartiment à bagages. Tous deux se rendirent aux Soviétiques à Novorossisk. Pour couvrir leur désertion, Radio-Moscou diffusa même un message indiquant qu'ils avaient été tués en combat aérien.

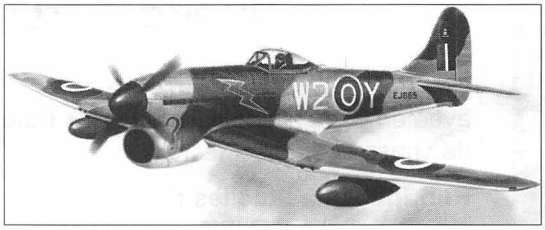
Le second contingent quitta le front fin octobre 1943. Les *Gustav* utilisés par la 13./JG 52 furent restitués à la JG 52 puisqu'ils n'étaient pas la propriété du gouvernement slovaque. Les cinq derniers *Emil*, eux, avaient déjà été repliés en Slovaquie entre juin et août 1943.

La 13./JG 52 eut en face d'elle les 4ème et 5ème Armées soviétiques. La qualité de leur matériel et de leurs pilotes s'améliora considérablement au fil du temps. Les Slovaques rencontrèrent une grande variété de modèles différents, mais ils considaient que les Bf 109F et G étaient supérieurs à tout ce qui leur fut opposé par les Soviétiques.

Cocktail Jouets

AeroMaster Choice

Stock limité de séries exclusives tirées à 1 000 exemplaires pour le monde entier (verrière Falcon, résine K.M.C., photodécoupe Eduard, décals Aeromaster, livret d'instructions avec profil en couleurs).



– 1/48 CH 4801 : MiG 21 MHF, Bis, SMT
– 1/72 CH 7201 : Mirage 2000 (base Heller)
– 1/72 CH 7202 : F-84G Thunderjet (base Heller)
– 1/72 CH 7203 : Tempest Mk.V (base Heller)

Quelques nouveautés prévues en juillet 98 dans les meilleurs magasins

OCIDENTAL
Réf 202 : Spitfire Mk.IX (1/48)
Réf 211 : Harvard Mk.IV (1/48)
Réf 201 (réassort) : T-6G (1/48)

EDUARD
Ref 7012 : Spitfire Mk.21 (1/72)
Réf 8036 : P-40N Warhawk (1/48) - base ex-Mauve

FLASHBACK
Ref 89.16 : MiG-3 (1/48)

CLASSIC AIRFRAMES
Ref 413 (réassort) : P-43 Lancer (1/48)
Réf 421 : Heinkel He 112 B1 (1/48)

E-mail : cocktailjouets@compuserve.com

Distribution exclusive auprès des magasins

NOS CATALOGUES

Port compris

Aeromaster	décals	90,oo F
Carpena	décals	50,oo F
Eduard	maquettes	45,oo F
Eduard	photodécoupes	45,oo F
Matchbox	maquettes	15,oo F
Monogram	maquettes	50,oo F
Promodeler	maquettes	20,oo F
Verlinden	figurines, dioramas, documentation	65,oo F

Envoyer votre règlement par chèque à
Cocktail Jouets
32, rue Becquerel - Z.I. des Garennes
78130 Les Mureaux
Tél : 01.34.74.33.99 - Fax : 01.30.91.46.15
en précisant exactement vos souhaits.

Leurs résultats semblent en effet le démontrer. En quelque 2 000 sorties, ils remportèrent 216 victoires confirmées pour la perte de sept pilotes. Le premier contigent s'avéra de loin le plus performant, avec 155 victoires pour quatre pilotes tués, contre 61 victoires et trois pilotes « disparus » (les trois déserteurs) pour le second contingent. L'as slovaque fut le *Zástavnik* Ján Reznák qui fut crédité de 32 victoires homologuées, suivi par le *Rotnik* Izidor Kovárik (28 victoires) et le *Nadporucik* Ján Gerthofer (23 victoires). Les Allemands les décorèrent tous trois de la Croix de Fer de 1ère classe.

La guerre était loin d'être terminée pour les pilotes slovaques, mais ceci est une autre histoire qu'il faudra aussi que nous vous contions un jour.

LE PALMARÈS DE JÁN REZNÁK

17.01.43	I-153	Smolenskaïa	Bf 109F-2	12004
28.01.43	I-16	Akhtyrskaïa	Bf 109F-4	7208
11.02.43	I-16	Krymskaïa	Bf 109F-4	7354
10.03.43	I-16	Akhtyrskaïa	Bf 109G-2	14830
11.03.43	I-153	Abinskaïa	Bf 109G-2	14830
11.03.43	I-16	Krivanskaïa	Bf 109G-2	14830
13.03.43	MiG-1	Petrovskaïa	Bf 109G-2	10473
14.03.43	DB-3F	Kranoarmeyskaïa	Bf 109G-2	14830
27.03.43	LaGG-3	Petrovskaïa	Bf 109G-2	13933
29.03.43	DB-3	Slavyanskaïa	Bf 109G-2	14830
29.03.43	I-16	Petrovskaïa	Bf 109G-2	14830
31.03.43	LaGG-3	Petrovskaïa	Bf 109G-2	13970
10.04.43	LaGG-3	Abinskaïa	Bf 109G-4	15195
15.04.43	LaGG-3	Gelendchik	Bf 109G-6	19330
20.04.43	LaGG-3	Slavyanskaïa	Bf 109G-4	19347
20.04.43	LaGG-3	Slavyanskaïa	Bf 109G-4	19347
21.04.43	LaGG-3	Akhtyrskaïa	Bf 109G-4	19347
25.04.43	LaGG-3	Gelendchik	Bf 109G-4	14975
27.04.43	LaGG-3	Khoburskaïa	Bf 109G-4	14967
27.04.43	LaGG-3	Khoburskaïa	Bf 109G-4	14967
27.04.43	I-16	Krymskaïa	Bf 109G-4	14967
30.04.43	LaGG-3	Krymskaïa	Bf 109G-4	19347
03.05.43	LaGG-3	Krymskaïa	Bf 109G-4	19506
03.05.43	I-16	Krymskaïa	Bf 109G-4	19347
03.05.43	LaGG-3	Krymskaïa	Bf 109G-4	19347
04.05.43	MiG-1	Gelendchik	Bf 109G-4	19347
08.05.43	MiG-3	Krymskaïa	Bf 109G-4	15195
26.05.43	LaGG-3	Krymskaïa	Bf 109G-6	19330
26.05.43	Pe-2	Troyskaïa	Bf 109G-4	14975
29.05.43	MiG-1	Troyskaïa	Bf 109G-4	19296
20.06.43	Yak-1	Abinskaïa	Bf 109G-4	14975
30.06.43	LaGG-3	Slavyanskaïa	Bf 109G-4	14975

La rédaction tient à remercier Barry Rosch pour la permission de reproduire cet article déjà publié dans *Luftwaffe Verband* n° 11 de juillet 1997.
L'auteur remercie Bernd Barbas et Stanislav Bursa pour leur aide et Ján Reznák pour son infinie patience.

ÉQUIVALENCE DES GRADES

Catnik	sergent
Rotnik	sergent-chef
Zástavnik	adjudant
Porucik	sous-lieutenant
Nadporucik	lieutenant
Stotnik	capitaine
Major	commandant

LES AS DE LA 13./JG 52

Zástavnik Ján Reznák	32
Rotnik Izidor Kovárik	28
Nadporucik Ján Gerthofer	23
Rotnik Rudolf Bozik	15
Zástavnik Frantisek Cyprich	14
Rotnik Jozef Átauder	13
Rotnik Frantiπek Brezina	13
Rotnik Pavol Zelek	11
Rotnik Anton Matiπek	11

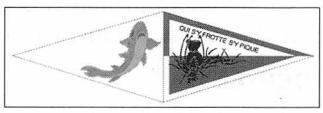
N° 3 - parution le 1er octobre

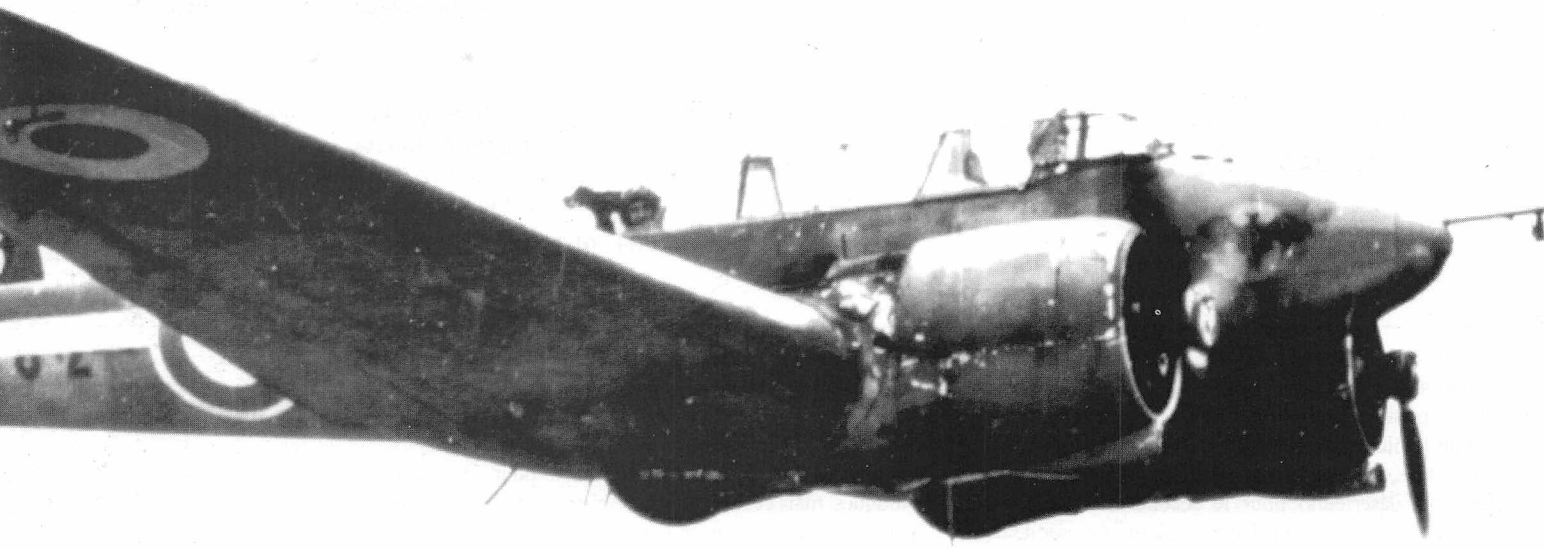
AU SOMMAIRE DU N° 3

Dossier : La chasse obscure
avec en particulier l'historique des Potez 631 de chasse de nuit.

Rubriques habituelles :
- Le GC III/1
- Les numéros individuels (39-42)

d'autres articles et les pages centrales consacrées aux avions d'état-major.





Le n° 1 est actuellement épuisé. Nous ne manquerons pas de vous prévenir en cas de retirage.

BULLETIN D'ABONNEMENT

à retourner rempli avec votre règlement à

AÉRO-ÉDITIONS
32500 La Sauvetat

☐ **Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) à partir du n° 3 inclus :** France F. 195,oo - CEE F. 215,oo - Autres F. 235,oo

Nom : _____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code postal : _____ **Ville :** _____ **Pays :** _____

Ci-joint, mon règlement de F. _____

☐ **Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire** (biffer les mentions inutiles)

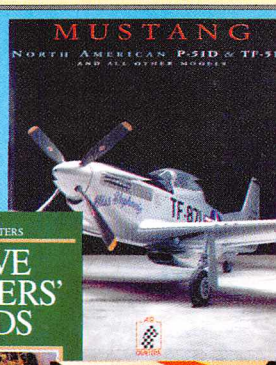
☐ **Carte : Visa – MasterCard n°** _____ **Date d'expiration :** _____

Fait à _____ **le** _____ **Signature**

LA MAISON DU LIVRE AVIATION

LIVRES REVUES MODELES DECALS CARTES POSTALES VIDEO CD-ROM

15.000 REFERENCES POUR ENRICHIR VOTRE PASSION
HISTOIRE RECITS TECHNIQUE MAQUETTISME OUVRAGES SCIENTIFIQUES ETC...

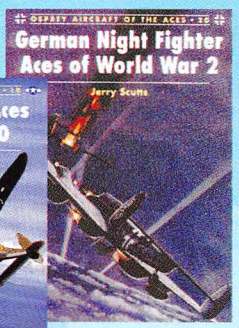


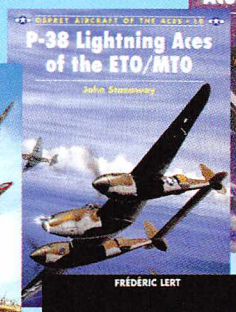
LE GRAND CIRQUE
310 p. Le chef d'oeuvre de la littérature aéronautique. A posséder absolument.
Réf.: FLM003 Prix: 119 FF

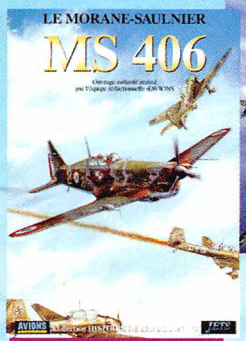
L'HISTOIRE VECUE
322 p. Pierre Clostermann a cotoyé ceux qui ont écrit l'histoire et nous livre sa vérité.
Réf.: FLM009 Prix: 104 FF

BRISTOL BLEINHEIM
192 p. Un avion important et méconnu dans une collection à découvrir. Technique, historique et complet.
Réf.: CWD009 Prix: 329 FF

LE MORANE-SAULNIER MS 406
336 p. A la hauteur de nos espérances. Un livre imposant qui fera date.
Réf.: LEL505
Prix: 390 FF





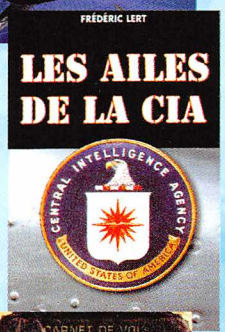


F4U CORSAIR PART 1; DETAIL & SCALE 55
80 p. Bert Kinzey s'intéresse au plus célèbre des chasseurs de la guerre du Pacifique et comble un vide en documentation maquettiste.
Réf.: DET555 Prix: 119 FF

ABOVE FLANDERS' FIELDS
124 p. Les pilotes belges ont combattu vaillamment en 14-18. Voilà l'ouvrage de référence sur cette page glorieuse de leur histoire.
Réf.: GRU054 Prix: 198 FF

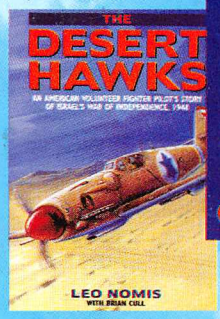
MUSTANG; NORTH AMERICAN P-51 D & TF-51 D
148 p. Très grand format, superbement illustré, un livre hommage sur le plus beau des chasseurs. Le dernier texte de Jeffrey Ethell.
Réf.: ETR041 Prix: 828 FF

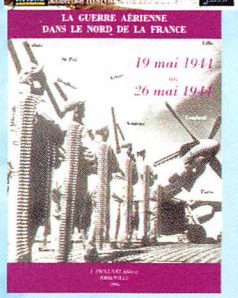
PIN-UP; TOME 4
46 p. Une BD qui nous fait regretter un peu plus la disparition des pin-ups sur les avions modernes et un Gary Powers plutôt chançeux.
Réf.: DIV164 Prix: 78 FF



P-38 LIGHTNING ACES OF THE ETO/MTO; ACES 19
96 p. La série la plus populaire actuellement s'enrichit de ce titre sur les pilotes de P-38 Lightning en Europe et en Méditerranée.
Réf.: PHI719 Prix: 125 FF

GERMAN NIGHT FIGHTER ACES OF WORLD WAR 2; ACES 20
96 p. Tous les as de la chasse de nuit allemande dans cet ouvrage indispensable. L'éditeur Osprey frappe fort encore une fois.
Réf.: PHI720 Prix: 125 FF



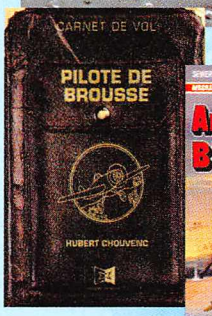


LES AILES DE LA CIA
512 p. La CIA a souvent utilisé l'aviation pour des missions incroyables Une histoire extraordinaire qui n'est pas prête de s'arrêter.
Réf.: ETA016 Prix: 145 FF

THE DESERT HAWKS
128 p. L'histoire d'un volontaire américain, ancien de la RAF, dans l guerre d'indépendance israélienne.
Réf.: GRU053 Prix: 198 FF

LE VOL DU LANCASTER BLANC...ET AUTRES SURVOLS DES TROPIQUES
172 p. L'Aéronautique Navale sous les tropiques dans ce récit véridiqu et empreint d'un humour peu militaire. L'ARDHAN continue de nou faire plaisir.
Réf.: ARD008 Prix: 90 FF

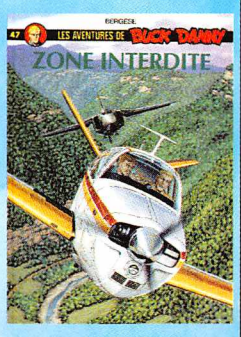
19 MAI 1944 AU 26 MAI 1944
470 p. Le docteur Ducellier poursuit l'histoire de la guerre aérienne dans le nord de la France. Impressionnant de précision.
Réf.: DIV185 Prix: 295 FF



PILOTE DE BROUSSE
170 p. Quand l'Afrique sert de décor fabuleux au pilotage, on comprend mieux la fascination qu'elle suscite. Un récit à savourer à l'ombre des baobabs.
Réf.: DIV156 Prix: 150 FF

AR 234 BLITZ; AIRCRAFT MONOGRAPH 10
72 p. Traduites en anglais, les monographies venues de Pologne sont encore meilleures.
Réf.: AJP510 Prix: 129 FF

GRUMMAN F-14 TOMCAT
224 p. Le plus connu des chasseurs de l'US Navy a enfin une monographie digne de lui.
Réf.: ASP108 Prix: 285 FF



BUCK DANNY 47; ZONE INTERDITE
48 p. Sous le crayon de Bergèse, notre pilote de BD préféré nous revient en grande forme.
Réf.: DIV116 Prix: 50 FF

BON DE COMMANDE

Nom: _____ Prénom: _____
Adresse: _____
Code postal: _____ Ville: _____

N°carte _____
Date expiration: __ / __ Signature:

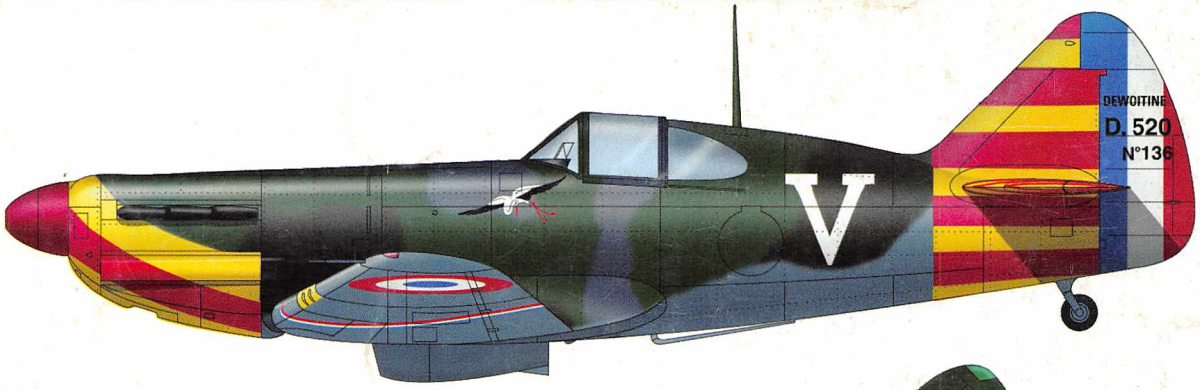
REF.	TITRE	PRIX

Demande de catalogue gratuit ☐ Frais de port: 35 FF
Réglement par chèque ou carte CB TOTAL:

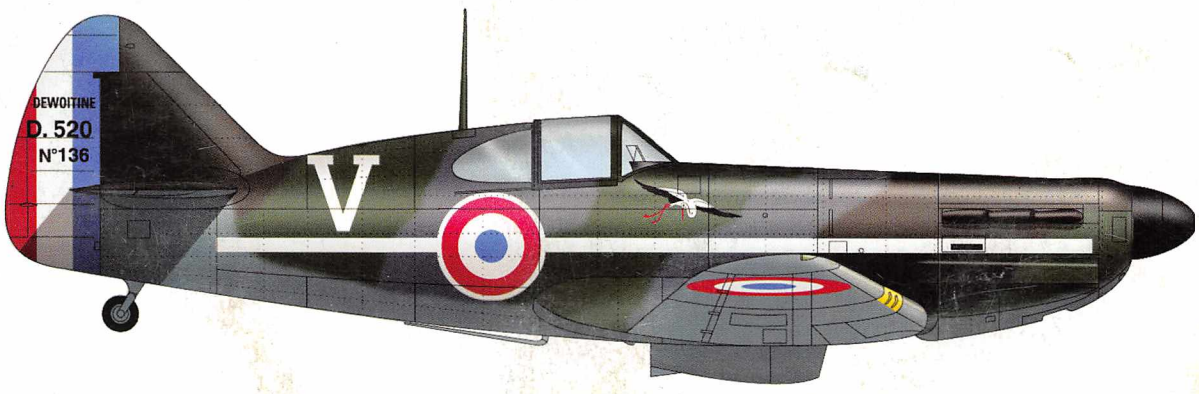
La Maison du Livre Aviation, 75bd Malesherbes 75008 Paris
PUBAEJ0898 tel. 01 45 22 74 16 fax. 01 42 93 81 23

LA MAISON DU LIVRE AVIATION
75, boulevard Malesherbes 75008 PARIS
Tél.: 01 45 22 74 16 Fax: 01 42 93 81 23
Du lundi au samedi de 10h à 19h Métro: Saint-Augustin

V comme Valentin



Le Dewoitine D.520 n° 136 du sous-lieutenant Georges Valentin, 3ème escadrille du GC II/7, basée à Sidi-Ahmed (Tunisie).
Ci-dessus et ci-contre, au printemps 1942.
Ci-dessous, au début de l'année 1941.
On notera que le changement de marques a entraîné le repositionnement de la lettre individuelle.



© Pierre-André Tilley - 06.98